



Maria Madruga de Medeiros

**Empresas de Segurança Privada a bordo de navios:  
o Documento Montreux num contexto marítimo.**

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito  
Internacional e Europeu.

Orientador:

Doutor Mateus Kowalski

Setembro 2019



## **Agradecimentos**

Ao meu orientador, Doutor Mateus Kowalski, pelo apoio e disponibilidade demonstrados ao longo deste percurso.

À minha família, especialmente aos meus pais e à minha irmã, por todo o amor e apoio.

Ao Miguel, pela infinita paciência e carinho.

A todos os meus amigos, pelo companheirismo e compreensão.



## **Declaração de compromisso antiplágio**

Declaro, por minha honra, que o texto apresentado é da minha exclusiva autoria e que a utilização de contribuições ou textos alheios está devidamente referenciada, nos termos do artigo 20.º-A do Regulamento do 2.º Ciclo de Estudos Conducente ao Grau de Mestre em Direito.

### **Declaração de número de caracteres**

Declaro por minha honra que o corpo da presente dissertação apresenta 198.136 caracteres de texto, incluindo notas de rodapé e espaços.

## Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

CEDH	–	Convenção Europeia dos Direitos Humanos
<i>cfr.</i>	–	confrontar
CNUDM	–	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DIH	–	Direito Internacional Humanitário
DM	–	Documento de Montreux
EMSP	–	Empresas militares e de segurança privada
ESP	–	Empresa de segurança privada
GUARDCON	–	GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels
Guia sobre RUF	–	Guidance on Rules for the Use of Force by Privately Contracted Armed Security Personnel in Defence of a Merchant Vessel
ICC/IMB	–	International Commercial Chamber/ International Maritime Bureau
ICoC	–	International Code of Conduct
ICoCA	–	International Code of Conduct Association
ILC	–	International Law Commission
IMB	–	International Maritime Bureau
IMO	–	International Maritime Organization
ISPS	–	Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias
MWG	–	Grupo de Trabalho Marítimo do Fórum do Documento de Montreux / Maritime Working Group of the Montreux Document Forum
RUF	–	Regras para o Uso da Força / Rules for the Use of Force
SOLAS	–	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SUA	–	Convenção sobre a Supressão de Atos Ilícitos no Mar
TEDH	–	Tribunal Europeu dos Direitos Humanos
TIDM	–	Tribunal Internacional do Direito do Mar
TPI	–	Tribunal Penal Internacional
UNGP	–	Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos/ The UN Guiding Principles for Business and Human Rights
ZEE	–	Zona Económica Exclusiva

## Resumo

O aumento dos ataques de pirataria e roubo armado tem levado ao crescimento da contratação de empresas de segurança privada (ESP) para proteção dos navios, mercadoria e tripulação. No entanto, a presença de guardas armados a bordo dos navios origina alguns problemas jurídicos. A ausência de um tratado internacional específico sobre as ESP que prestem segurança a bordo de navios, juntamente com a circunstância de um navio poder estar em contato com várias jurisdições, origina dúvidas sobre como poderão os Estados melhor regulamentar estas empresas e fazer cumprir o Direito Internacional aplicável. Assim, esta dissertação tem como objetivo perscrutar o quadro normativo internacional e perceber quais as obrigações jurídicas internacionais aplicáveis aos Estados, relativamente ao uso de ESP em ambiente marítimo. A delimitação daquelas obrigações requer a análise dos instrumentos internacionais vinculativos (*hard law*) e não vinculativos (*soft law*) relevantes para esta matéria e uma reflexão sobre a adaptação das definições e obrigações do Documento de Montreux para o contexto marítimo. Sobre esta matéria, é possível encontrar obrigações legais internacionais dos Estados, embora não de forma tão exaustiva como se encontram no Documento de Montreux.

Palavras-chave: Empresas de Segurança Privada; Documento de Montreux; Direito Internacional; Direito do Mar; Pirataria; Roubo Armado no mar



## **Abstract**

The increase of piracy and armed robbery attacks has led to the growth of the hiring of private security companies (PSC) to protect ships, merchandise and crew. However, the presence of armed guards on board ships gives rise to some legal problems. The absence of a specific international treaty on PSCs that provide security on board ships, coupled with the fact that a ship may be in contact with various jurisdictions during its navigation raises questions about how States can regulate these companies and enforce the applicable international law. Thus, this dissertation aims to examine the international regulatory framework and to understand the international legal obligations applicable to States regarding the use of PSC in the maritime environment. The delimitation of those obligations requires the analysis of the international binding (*hard law*) and non-binding (*soft law*) instruments relevant to this matter; a reflection on the adaptation of the Montreux Document definitions and obligations to the maritime context. Relevant international legal obligations of States can be found on this matter, although not as exhaustively as found in the Montreux Document.

**Keywords:** Private Security Companies; Montreux Document; International Law; Law of the sea; Piracy; Armed robbery at sea



## Introdução

O aumento dos ataques de piratas nas zonas de grande fluxo marítimo tem levado os armadores a recorrer a empresas de segurança privadas (ESP) para protegerem destes ataques os navios, a tripulação e a mercadoria. No entanto, estas empresas, quando têm profissionais embarcados, encontram-se sujeitas a diferentes jurisdições – que podem, em certas situações, competir entre si –, em particular à do Estado de bandeira do navio, mas também eventualmente à do Estado costeiro e à do Estado do porto, para além da do Estado de sede da empresa. Contudo, estes diferentes Estados não têm, frequentemente, as mesmas opções legislativas, nomeadamente sobre os requisitos que as ESP devem cumprir, o armazenamento e manuseamento de armas de guerra a bordo, ou até sobre a possibilidade de embarque de guardas armados privados para proteção do navio. Muitas vezes, nem sequer têm legislação específica e adequada direcionada para esta matéria, para além da diminuta capacidade de a fazer cumprir quando ela exista.

Ao nível internacional, não existe nenhum tratado internacional sobre a atividade destas empresas. Isto não quer dizer que estas empresas atuam num vazio legal. Existem instrumentos internacionais vinculativos (*hard law*) e não vinculativos (*soft law*) que proporcionam um quadro regulatório, mesmo se difuso, impondo obrigações aos Estados e estabelecendo boas práticas para a regulação, monitorização e responsabilização das ESP e dos seus agentes que prestam serviços de segurança a bordo de navios. Contudo, este quadro normativo não é claro, o que tem propiciado debates ao nível internacional sobre a responsabilidade dos Estados envolvidos e sobre a atuação destas empresas.

O DM procura dar resposta a estas preocupações e clarificar o Direito Internacional aplicável. O DM, que não é vinculativo quanto às obrigações pertinentes de Direito Internacional aplicáveis às EMSP, compila, de forma explicativa, um conjunto de obrigações internacionais e boas práticas aplicáveis aos Estados que tenham alguma relação com este tipo de empresas. Foi, contudo, inicialmente pensado para EMSP que operem em contextos de conflito armado em terra. Deste modo, e com a franca

expansão do mercado da segurança privada em ambiente marítimo, foi recentemente sentida a necessidade e notada a relevância de interpretar e aplicar o DM ao contexto marítimo.

Para tal, foi criado, no seio do Fórum do Documento de Montreux, o MWG que tem como objetivo principal a análise da relevância do DM para a segurança marítima.

Assim, esta dissertação tem como objetivo principal perscrutar o quadro normativo internacional e perceber quais as obrigações jurídicas internacionais aplicáveis aos Estados relativamente ao uso de ESP em ambiente marítimo.

A delimitação daquelas obrigações requer a análise dos instrumentos internacionais vinculativos (*hard law*) e não vinculativos (*soft law*) relevantes para esta matéria. Esta análise terá em particular consideração o DM e a sua aplicação ao contexto marítimo.

O argumento subjacente é o de que o DM fornece uma base adequada para a clarificação do quadro normativo aplicável às ESP que prestam serviços de segurança a navios que cruzam zonas de alto risco. Contudo, torna-se necessário um exercício interpretativo do DM que permita a sua aplicação ao contexto da segurança marítima, interpretação esta que o MWG se encontra presentemente a desenvolver.

Os capítulos 1 e 2 são dedicados ao enquadramento da temática. No capítulo 1 é feita uma análise do conceito e do contexto das EMSP que atuam em terra, em conflitos armados. A compreensão das EMSP é importante, já que várias ESP que atuam no mar também atuam ou atuaram em terra, nomeadamente nas guerras do Afeganistão e Iraque, para além das características comuns relativamente à estrutura e requisitos das EMSP, independentemente do meio em que atuam. No capítulo 2 é tratado o fenómeno da pirataria, a principal razão para a contratação das ESP e seu uso em ambiente marítimo. Aflorar-se-á, igualmente, a questão muito debatida de saber se a contratação de ESP constitui a melhor solução para a luta contra a pirataria ou roubo armado.

O capítulo 3 é dedicado à análise em particular das ESP que prestam serviços de segurança a bordo de navios, das suas atividades e dos desafios jurídicos associados à contratação destas empresas. Neste capítulo será igualmente feito um levantamento breve das normas pertinentes, juridicamente vinculativas e não vinculativas, sobre o uso de ESP no âmbito marítimo.

O capítulo 4 constitui o núcleo central desta dissertação. Neste capítulo será empreendida uma reflexão sobre a interpretação e aplicação do DM para o contexto marítimo. Tal incluirá a análise de alguns aspetos centrais relativamente à regulação da segurança privada a bordo, tais como o papel dos Estados na regulamentação da posse e uso de armas, a ação penal dos Estados quando sejam cometidas ofensas geradoras de responsabilidade criminal por profissionais das ESP, nomeadamente em resultado do uso da força. Neste capítulo será também conduzido um estudo sobre os direitos e obrigações dos profissionais das ESP em relação ao uso da força, à apreensão de navios e entrega dos infratores às autoridades competentes, ao resgate dos alegados infratores, e à prestação de assistência a outro navio. Por fim, serão igualmente analisados aspetos específicos como os arsenais flutuantes e a responsabilidade de Direito Internacional dos Estados quanto à atuação das ESP a bordo dos navios, questões que têm merecido acalorado debate em *fora* internacionais.



## **Capítulo 1 Definição e evolução das empresas militares e de segurança privadas**

É necessário ter em conta que muito antes do começo da atividade das Empresas de Segurança Privada (ESP) a bordo dos navios, já as Empresas Militares e de Segurança Privada (EMSP) tinham presença regular em terra, sendo o seu desenvolvimento pertinente para o estudo das ESP no mar. O capítulo começa por uma breve exposição histórica sobre a atividade mercenária e de forças militares contratadas, que ainda atuam nos dias de hoje, as quais deram origem às EMSP. De seguida, será desenvolvida a definição de EMSP, as suas principais características e as vantagens e desvantagens da sua contratação. Por último, será feito um levantamento dos instrumentos legais, tanto vinculativos como não vinculativos, pertinentes para a regulamentação das atividades das EMSP.

### **1. Elementos históricos**

Ao longo da História pode encontrar-se vários episódios em que os participantes da guerra são entidades privadas com fins lucrativos, nomeadamente mercenários e forças militares contratadas<sup>1</sup>. É importante compreender a evolução destas entidades, que atuam ainda nos dias de hoje, para entender as EMSP e as razões por que são contratadas pelos Estados. Existem vários exemplos de uso de mercenários e forças militares contratadas. A sua presença remonta ao exército do Rei Shulgi de Ur, em 2094 a.C.<sup>2</sup>. Roma também contratou este tipo de serviços durante o crescimento do Império Romano, pois havia cada vez mais dificuldade no recrutamento de cidadãos romanos pela falta de pessoal, falta de tempo para treinar e falta de materiais<sup>3</sup>. Na Idade Média, Guilherme, o Conquistador usou mercenários

---

<sup>1</sup> SINGER P.W., “Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its Ramifications for International Security”, p. 190.

<sup>2</sup> MENEZES, António, “As Empresas Militares Privadas”, p. 4; MACÍAS, Andrés, “The Impact of PMSC on the Role of Today’s Military”, p. 227.

<sup>3</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 4.

no seu exército quando invadiu a Inglaterra<sup>4</sup>. Em meados do séc. XV, na Itália renascentista, os governos das cidades-renascentistas, de forma a reforçar o seu poder militar e a não desviar recursos das atividades económicas, contratavam *condottieri*<sup>5</sup>. Na primeira metade do século XVII, a Guerra dos 30 anos (1618-1648) foi fortemente marcada pelo recrutamento regular de forças militares contratadas. O fim desta guerra originou a assinatura de uma série de tratados que formaram a Paz de Vestefália (1648) que desenvolveu e enalteceu a importância da soberania de cada Estado<sup>6</sup>. Esta perspetiva soberanista foi seguida por Napoleão, que substituiu os seus exércitos estrangeiros por exércitos constituídos por cidadãos nacionais<sup>7</sup>. Assim, só nos finais do século XVIII é que foi superada a necessidade de utilização de mercenários<sup>8</sup>, salvaguardando-se o monopólio do poder bélico para os Estados<sup>9</sup>. O recrutamento de mercenários foi sendo então, cada vez mais, posto de parte e censurado, principalmente com a afirmação do princípio da proibição geral do recurso à força, cristalizado na Carta das Nações Unidas<sup>10</sup>. No entanto, durante a segunda metade do século XX, com a emergência de novos Estados em África, saídos dos processos de descolonização<sup>11</sup>, notou-se a presença de mercenários recrutados por potências coloniais para impedir os movimentos de libertação, primeiro no antigo Congo Belga, seguido de outros países africanos como Benim, Costa do Marfim, Guiné Equatorial, Guiné, entre outros<sup>12</sup>.

No início dos anos 90, com o fim da Guerra Fria, assistiu-se a uma maior publicidade e crescimento das atividades das EMSP<sup>13</sup>. Esta deveu-se à redução de recursos humanos e materiais das forças armadas e ao aumento da instabilidade

---

<sup>4</sup> *Idem*, p. 4.

<sup>5</sup> Mercenários organizados através das chamadas “Companhias Livres”, que ofereciam os seus serviços militares a quem pagasse mais. MENEZES, “As Empresas ...”, p. 4-5; SMITH, Eugene B, “The New Condottieri and US Policy: The Privatization of Conflict and Its Implications”, p. 105; KOWALSKI, Mateus, “Novas Guerras, Novos Actores . As Empresas Militares Privadas”, p. 261.

<sup>6</sup> MENEZES, “As Empresas ...”, p. 5.

<sup>7</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>8</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 261.

<sup>9</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 5.

<sup>10</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 261.

<sup>11</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 5.

<sup>12</sup> PRADO, José L. Gómez del, “The Crime of Mercenarism: A Challenge for the Judges of the New African Court,” p. 451; KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 261.

<sup>13</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 261.



global, que originou o aumento da oferta de armamento e pessoal militar<sup>14</sup>. A procura de serviços militares especializados pelos países em desenvolvimento foi também um dos fatores que fez crescer a indústria das EMSP em conjunto com a necessidade de acompanhar as novas tecnologias militares, geralmente produzidas por empresas privadas<sup>15</sup>. Os salários altos contribuíram para atrair funcionários especializados (muitos deles foram dispensados do setor público) e assim aumentar os contingentes daquelas empresas<sup>16</sup>. A prestação de serviços privados militares e de segurança legitimou-se assim através da constituição de empresas nestes setores, superando assim o recurso irregular a grupos de mercenários. Esta evolução acompanhou a tendência de privatização de certos serviços públicos tradicionalmente assegurados pelos Estados<sup>17</sup>.

Grande parte do crescimento das EMSP na última década deve-se ao uso destas no Iraque e no Afeganistão<sup>18</sup>, sendo estes casos paradigmáticos das consequências reais que as EMSP podem trazer. O recrudescimento da atividade das EMSP levantou questões sobre a gestão, responsabilidade e transparência destas empresas que foram acusadas do uso de excessiva força, insensibilidade cultural e falta de fiscalização<sup>19</sup>. O uso das EMSP no Iraque começou a ser mais discutido e a ter uma maior atenção dos *media* após o incidente em Fallujah, em março de 2004, onde quatro seguranças da empresa *Blackwater* foram mortos e exibidos enforcados<sup>20</sup>. Depois, em setembro de 2007, foi reportado que seguranças da *Blackwater* tinham matado 17 civis, no decorrer da função de escolta diplomática de Nisor Square<sup>21</sup>. Neste contexto, em janeiro de 2009, o governo Iraquiano recusou a renovação da licença de operação à empresa *Blackwater*<sup>22</sup>, embora alguns membros da empresa

<sup>14</sup> *Idem*, p. 261; SARAIVA, Maria; ROQUE, Sónia, “As Empresas Privadas no Contexto do Exercício da Violência Legítima e Desempenho de Funções Militares ao Abrigo do Direito Internacional Humanitário”, p. 71; MACÍAS, “The Impact...”, p. 223–224.

<sup>15</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 261.

<sup>16</sup> MACÍAS, “The Impact...”, p. 224.

<sup>17</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 10; KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 261.

<sup>18</sup> COITO, Joel Christopher, “Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, the Montreux Document, and the Battle for the Gulf of Aden”, p. 183.

<sup>19</sup> COITO, “Pirates vs Private...”, p. 183.

<sup>20</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 30; COITO, “Pirates vs Private...”, p. 188.

<sup>21</sup> “Blackwater Changes Its Name to Xe”. *The New York Times*

<sup>22</sup> *Idem*.

tivessem continuado a operar no território<sup>23</sup>. No Afeganistão, um dos episódios mais marcantes foi o acidente de um avião operado pela *Blackwater* (“*Blackwater 61*”). De acordo com a investigação da *National Transportation Safety Board*, o piloto voou por uma rota não definida, só por diversão, o que causou um acidente de aviação<sup>24</sup>.

Embora o sucedido com a empresa *Blackwater/Xe* seja porventura o mais conhecido exemplo das consequências da presença de EMSP nos conflitos armados, ocorreram situações que envolveram outras empresas, como a *ArmorGroup North America*, que é acusada de má conduta sexual, alcoolismo, humilhação, prostituição e desrespeito pelos locais culturais e religiosos<sup>25</sup>.

Assim, a presença de EMSP nos conflitos, embora possa ser vantajosa para os Estados, se não forem controladas convenientemente podem dar azo a episódios de violação de direitos humanos, como os descritos.

## **2. Caracterização das empresas militares de segurança privadas**

### **2.1. Definição**

Antes de prosseguir, importa esclarecer a relação entre as empresas militares privadas (EMP) e as empresas de segurança privadas (ESP). Ora, de forma muito sintética, as primeiras exercem atividades militares e as segundas exercem atividades de segurança, não militares<sup>26</sup>. Na prática, muitas vezes, torna-se complexo saber se uma empresa é militar e/ou de segurança<sup>27</sup>.

As EMSP são empresas com uma estrutura estável que prestam serviços militares e/ou de segurança (independentemente das designações adotadas pelas mesmas)<sup>28</sup>.

---

<sup>23</sup>A/HRC/15/25/Add.3, p. 19.

<sup>24</sup>COITO, “Pirates vs...”, p. 189.

<sup>25</sup>*Idem*.

<sup>26</sup>KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 263.

<sup>27</sup>*Idem*.

<sup>28</sup>ICRC, *International Humanitarian Law and Private Military/Security Companies - FAQ*.

Estas empresas podem ser caracterizadas por referência a cinco elementos essenciais. O primeiro é a estrutura executiva hierarquizada, que inclui conselhos de administração, diretores, entre outros<sup>29</sup>. O segundo é o objetivo de lucro<sup>30</sup>. O terceiro é o facto de as EMSP atuarem no mercado global aberto, sendo reconhecidas através dos contratos que celebram, ou através da autorização política de contratos no estrangeiro<sup>31</sup>. O quarto é a publicitação aberta da oferta de uma grande variedade de serviços, desde treino militar, apoio operacional, proteção de instalações e /ou pessoas, manutenção de sistemas de armamento, garantia da segurança pós-conflito e até, por vezes, a participação no combate, junto de vários potenciais clientes, como Estados, Organizações Internacionais, Organizações Não Governamentais, empresas de exploração petrolífera ou de outros recursos naturais<sup>32</sup>. O quinto é o recurso a processos públicos de recrutamento de pessoal, semelhantes aos usados por empresas de outros setores de atividade<sup>33</sup>.

Um dos pontos inéditos da presença de EMSP nos conflitos armados prende-se com a partilha do uso da força a nível internacional que, nos termos clássicos, constituía um monopólio dos Estados, e que agora acontece no âmbito da chamada “privatização” do poder bélico público<sup>34</sup>. A prestação de serviços militares e de segurança pelas EMSP, incluindo o potencial uso da força, embora legitimada pelos Estados, pode não ser controlada de forma eficaz por estes<sup>35</sup>.

É importante ainda estabelecer, de forma breve, a diferença entre EMSP e mercenários. Atualmente, os instrumentos legais internacionais que regem as atividades dos mercenários são: Convenção para a Eliminação de Mercenários em África da Organização da Unidade Africana, de 1977, o Artigo 47.º do Protocolo Adicional I da Convenção de Genebra de 1977 e a Convenção Internacional das Nações Unidas Contra o Recrutamento, Uso, Financiamento e Treino de

<sup>29</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 9.

<sup>30</sup> *Idem.* KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 262.

<sup>31</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 9.

<sup>32</sup> ADAMS, Thomas, “Private Military Companies: Mercenaries for the 21st Century”, p. 58.; *Idem.*, p. 9–10; KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 262.

<sup>33</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 10.

<sup>34</sup> ADAMS, “Private Military Companies...”, p. 58.; SARAIVA e ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 79.; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 264.

<sup>35</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 264.

Mercenários, de 1989<sup>36</sup>. Ora, de acordo com o Direito Internacional, mercenário é qualquer pessoa recrutada para combater num conflito armado sem ser nacional ou residente em qualquer das partes em conflito, nem pertencer às forças armadas de nenhum Estado, sendo assim motivada pelo lucro<sup>37</sup>. Nenhum destes instrumentos lida com as EMSP<sup>38</sup> e a maioria dos profissionais das EMSP não cabe na definição de mercenários<sup>39</sup>, em parte por esta ser bastante restrita<sup>40</sup>. Os mercenários não são organizados de uma forma empresarial e não são contratados a longo prazo como as EMSP<sup>41</sup>.

É possível afirmar que, em certos casos, as EMSP conseguiram criar um meio-termo entre as forças armadas e de Segurança do Estado e os mercenários, isto é, conseguiram encontrar uma evolução conceptual e organizativa da definição de “mercenário” e de todas as consequências que daí advêm, sem contudo integrarem a estrutura pública dos Estados<sup>42</sup>. Este meio-termo é feito através da simples criação de uma estrutura empresarial organizada e da oferta dos seus serviços de forma aberta. A prestação de serviços militares e de segurança, antes frequentemente associados a grupos de mercenários, tomou agora uma forma empresarial.

## **2.2. Vantagens do uso das empresas militares e de segurança privadas**

O uso de EMSP traz várias vantagens para os Estados, como a contratação de serviços militares especializados por países com poucos meios militares e com dificuldades em dar uma resposta eficaz às necessidades de segurança<sup>43</sup>. Permite

---

<sup>36</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 28.

<sup>37</sup> Convenção Internacional Contra o Recrutamento, Uso, Financiamento e Treino de Mercenários, artigo 1.º.

<sup>38</sup> MENEZES, “As Empresas...”, p. 28.

<sup>39</sup> ICRC, “International Humanitarian...”.

<sup>40</sup> SINGER, “Essay War, Profits, and the Vacuum of Law: Privatized Military Firms and International Law”, p. 532.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 532. KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 263.

<sup>42</sup> SINGER, “Essay War...”, p. 532.

<sup>43</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 82; SECURITY MANAGEMENT INITIATIVE, “Private Military and Security Companies and Humanitarian Action” p. 7; GARCIA, Francisco Proença, “As Empresas Militares Privadas”, p. 180.; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 262.

também que as forças armadas se concentrem na linha de combate, enquanto estas empresas assistem nas operações de retaguarda<sup>44</sup>.

Outra vantagem associada à contratação de EMSP é a sua maior eficiência económica, visto que, a manutenção de forças armadas permanentes acarreta uma elevada despesa quando comparada com os custos do uso de EMSP de forma ocasional<sup>45</sup>. As EMSP são normalmente contratadas para missões específicas, com impacto positivo na perceção pública, por o setor privado gozar da reputação de ser mais eficiente, embora tal não seja necessariamente assim<sup>46</sup>.

Também, as EMSP comportam-se como qualquer outra empresa, podendo assim reduzir ou aumentar os seus efetivos de acordo com o mercado, otimizando assim a despesa e reduzindo os custos dos serviços<sup>47</sup>.

### **2.3. Desvantagens do uso de empresas militares e de segurança privadas**

Uma das maiores preocupações relacionadas com a utilização de EMSP – e mais exposta pelos *media* e literatura especializada –, é a insuficiente regulamentação, monitorização e responsabilização da atividade destas empresas, em particular no que respeita a abusos potencialmente cometidos pelos seus profissionais<sup>48</sup>. A falta ou o teor vago das normas aplicáveis aos profissionais destas empresas leva a que a sua atividade passe mais despercebida aos órgãos estaduais, originando uma maior desconfiança quanto à sua atuação<sup>49</sup>. Acresce a dificuldade de iniciar um processo criminal pelos Estados, ligada à complexidade de obtenção de provas fora dos seus territórios<sup>50</sup>.

---

<sup>44</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 262.

<sup>45</sup> *Idem*, p. 267.

<sup>46</sup> SECURITY MANAGEMENT INITIATIVE, “Private Military ...” p. 7 ; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 267.

<sup>47</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 267.

<sup>48</sup> SECURITY MANAGEMENT INITIATIVE, “Private Military...” p. 8; SINGER, “Essay War...”, p. 523.

<sup>49</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 75; SINGER, “Essay War...”, p. 524; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 271.

<sup>50</sup> RYNGAERT, Cedric, “Litigating Abuses Committed by Private Military Companies”, p. 1045–1046; SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 77–78.

O recurso a EMSP pode ter como motivo a ocultação de ações que se pretendem manter fora do escrutínio público. É o caso da contratação de EMSP para finalidades inatingíveis por meios públicos, por falta de condições políticas ou porque o fim não é lícito<sup>51</sup>. Com a presença de EMSP, as forças armadas não sofrem baixas e as sofridas pelas EMSP não são refletidas nos relatórios militares oficiais<sup>52</sup>. Tal permite que o Estado possa prosseguir determinadas políticas de forma mais ou menos oculta, sem afetar a sua imagem perante a opinião pública<sup>53</sup>.

As EMSP, tal como qualquer outra empresa privada, têm como objetivo o lucro<sup>54</sup>. Este lucro provém da intervenção no conflito armado para o qual foram contratadas<sup>55</sup>. Assim, na lógica comercial, quanto mais tempo durar um conflito armado, mais lucro uma EMSP obtém<sup>56</sup>. Seguindo esta linha de raciocínio, uma EMSP poderá hipoteticamente adotar táticas que prologuem o conflito<sup>57</sup>.

O uso de EMSP também origina problemas de controlo por parte do Estado. As forças armadas e as EMSP não são controladas da mesma maneira<sup>58</sup>. As EMSP não fazem parte da administração pública, nem estão integradas em nenhuma hierarquia militar<sup>59</sup>. Como não existe hierarquia militar, assiste-se a uma destruturação do comando, havendo grupos integrados nas operações que fogem ao controlo direto das chefias das Forças Armadas e de Segurança<sup>60</sup>. Mais, o cumprimento do contrato pelas EMSP, em caso de divergência entre as partes, só pode ser avaliado judicialmente, havendo aqui um claro distanciamento entre o Estado e estas empresas<sup>61</sup>.

---

<sup>51</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 267.

<sup>52</sup> *Idem*, p. 262.

<sup>53</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 77.; *Idem*, p. 267

<sup>54</sup> SINGER, “Essay War...”, p. 524.

<sup>55</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras...”, p. 268.

<sup>56</sup> *Idem*, p. 268.

<sup>57</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 80; *Idem*, p. 268.

<sup>58</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 77.; *Idem*, p. 269.

<sup>59</sup> KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 269.

<sup>60</sup> *Idem*.

<sup>61</sup> *Idem*.

## 2.4. Regulamentação

Neste ponto, serão abordadas as normas, vinculativas e não vinculativas, mais relevantes na regulação e controlo da atuação das EMSP. Embora não exista nenhuma convenção internacional específica para a atuação das EMSP, não quer dizer que estas operam num vazio legal. Existem convenções vinculativas (não específicas para as EMSP) e instrumentos internacionais não vinculativos, respeitantes à atuação das EMSP, que os Estados podem ter em conta no desenvolvimento da sua legislação interna.

### 2.4.1. Direito Humanitário Internacional

O núcleo do DIH é constituído pelas Convenções de Genebra de 1949 e os seus Protocolos, que contêm uma série de regras que limitam as atrocidades cometidas nos conflitos armados, protegendo quem não faz parte do conflito ou quem não participa diretamente nas hostilidades<sup>62</sup>.

As Convenções de Genebra não referem as EMSP, logo o estatuto dos seguranças é determinado pelo DIH numa base casuística, tendo em conta a natureza e as circunstâncias das suas funções. Assim, se não estiverem incorporados nas forças armadas de um Estado ou não tiverem funções de combate dentro de um grupo armado organizado pertencente a uma das partes do conflito, são considerados civis pelo DIH<sup>63</sup>. No entanto, se participarem diretamente nas hostilidades, deixam de receber a proteção concedida aos civis e, se capturados, poderão ser julgados<sup>64</sup>. O Comité Internacional da Cruz Vermelha já teve oportunidade de afirmar que os profissionais das EMSP são obrigados a respeitar o DIH e são criminalmente

---

<sup>62</sup> Convenção de Genebra para Melhorar a Situação dos Feridos e Doentes das Forças Armadas em Campanha, 1949 (I Convenção de Genebra); Convenção de Genebra para Melhorar a Situação dos Feridos, Doentes e Náufragos das Forças Armadas no Mar, 1949 (II Convenção de Genebra); Convenção de Genebra relativa ao Tratamento dos Prisioneiros de Guerra, 1949 (III Convenção de Genebra); Convenção de Genebra relativa à Proteção das Pessoas Civis em Tempo de Guerra, 1949 (IV Convenção de Genebra); Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949 relativo à Proteção das Vítimas dos Conflitos Armados Internacionais, 1977 (Protocolo I); Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949 relativo à Proteção das Vítimas dos Conflitos Armados Não Internacionais, 1977 (Protocolo II); Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de Agosto de 1949, relativo à Adoção de um Emblema Distintivo Adicional, 2005 (Protocolo III).

<sup>63</sup> ICRC, “International Humanitarian Law ...”.

<sup>64</sup> *Idem*; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 271.

responsáveis pelas violações que cometerem<sup>65</sup>. No entanto, as EMSP oferecem serviços variados sendo, por vezes, difícil perceber se os seus profissionais estão a participar diretamente nas hostilidades ou não<sup>66</sup>. As funções de vigilância de bases militares, de recolha de informações militares táticas e de operação de sistemas de armas são exemplos de participação direta nas hostilidades<sup>67</sup>. A noção de participação direta nas hostilidades não refere o *status*, função ou afiliação de uma pessoa, mas o seu envolvimento no ato hostil em si<sup>68</sup>.

#### **2.4.2. Direito Internacional dos Direitos Humanos**

As Convenções de Direitos Humanos, como o Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos, a Convenção contra a Tortura e Outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, a Convenção Europeia dos Direitos Humanos, a Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos, a Convenção Americana de Direitos Humanos entre outros, são também relevantes para a temática da atividade das EMSP, quanto aos seus profissionais e quanto a terceiros.

Estes instrumentos garantem direitos a sujeitos individuais, sendo, no entanto, os Estados responsáveis pela sua aplicação nos respetivos quadros jurídicos nacionais<sup>69</sup>. Assim, os sujeitos individuais só podem ser responsáveis criminalmente por violação destes direitos se tiverem alguma ligação com o Estado<sup>70</sup>, tornando ambígua a aplicação destes tratados diretamente a atores não-estatais<sup>71</sup>.

Existe um consenso no sentido de que o Estado onde as EMSP estão a atuar tem a responsabilidade de proteger os direitos humanos descritos nos tratados em que é

---

<sup>65</sup> ICRC, “International Humanitarian...”, No entanto, existe doutrina que defende que o DIH não é eficaz como mecanismo de controlo, pois é de difícil aplicação a militares que pertençam a cadeias claras de comando do Estado, logo, ainda mais complexa será a sua aplicação a profissionais das EMSP pela ambiguidade do seu estatuto e pela falta de regulamentação por parte do DIH. SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 74.; MENEZES, “As Empresas...”, p. 29.

<sup>66</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 73; LEHNARDT, Chia, “Individual Liability of Private Military Personnel under International Criminal Law” p. 1017–1018; KOWALSKI, “Novas Guerras ...”, p. 271.

<sup>67</sup> ICRC, “International Humanitarian...”.

<sup>68</sup> MELZER, Nils, “Direct Participation in Hostilities”, p. 44.

<sup>69</sup> DICKINSON, Laura, “Public Law Values in a Privatized World”, p. 397.

<sup>70</sup> *Idem*, p. 397.

<sup>71</sup> *Idem*, p. 398.



signatário<sup>72</sup>. No entanto, os Estados onde estas atuam podem não ter possibilidade de aplicar as convenções de que são signatários, normalmente por causa de disfunções causadas pelo conflito armado<sup>73</sup>.

O Estado de origem e o Estado contratante também têm responsabilidades no respeito dos direitos humanos pelas EMSP que estão a atuar noutro Estado<sup>74</sup>, no entanto, neste caso, levanta-se o problema da responsabilidade dos Estados quanto à aplicação destas convenções fora da sua jurisdição territorial.

Muitos Estados contratantes estão relutantes em aceitar responsabilizar-se pelas ações dos profissionais das EMSP que contratam por não serem seus cidadãos e pela “falta de controlo” sobre estas empresas<sup>75</sup>.

Por sua vez, os Estados de origem também devem ser responsabilizados por permitirem que o seu território seja utilizado para cometer atos ilegais contra outros Estados<sup>76</sup>. Assim, se tiverem conhecimento de que uma EMSP com sede no seu território está ou irá cometer violações de Direito Internacional e nada fizerem, então estão a violar a obrigação correspondente perante o Estado onde estas violações ocorreram e perante as vítimas<sup>77</sup>.

O Direito Internacional dos Direitos Humanos constitui assim um meio de responsabilização dos Estados quanto à garantia dos Direitos Humanos nas situações que envolvem EMSP contratadas, sediadas ou localizadas nestes Estados.

---

<sup>72</sup> BUZATU, Anne-Marie, “European Practices of Regulation of PMSCs and Recommendations for Regulation of PMSCs through International Legal Instruments”, p. 27; Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), Caso Velásquez-Rodríguez c. Honduras, 29.7.1988, §174.

<sup>73</sup> BUZATU, “European Practices ...”, p. 27.

<sup>74</sup> O TEDH já teve oportunidade de indicar que o artigo 1.º da CEDH não é limitado ao território nacional e que a responsabilidade sob a CEDH pode surgir numa ação militar onde o Estado Parte exerce controlo efetivo de uma área. HOPPE, Carsten, “Passing the Buck: State Responsibility for Private Military Companies”, p. 998-1001; TEDH, Caso Loizidou c. Turquia, queixa n.º 15318/89, 23.3.1995, § 62, TEDH, Caso Issa e Outros c. Turquia, queixa n.º 31821/96, 16.11.2004, § 70.

<sup>75</sup> BUZATU, “European Practices ...”, p. 27.

<sup>76</sup> WHITE, Nigel D., “The Privatisation of Military and Security Functions and Human Rights: Comments on the UN Working Group’s Draft Convention”, p. 146.

<sup>77</sup> WHITE, “The Privatisation of Military...”, p. 146.

### 2.4.3. Documento Montreux

#### 2.4.3.1. Criação

O DM foi adotado a 17 de setembro de 2008, fruto da iniciativa do governo suíço e do Comité Internacional da Cruz Vermelha. Atualmente, cerca de 56 Estados apoiam o DM, incluindo Portugal<sup>78</sup>. O processo envolveu extensas consultas com atores da indústria e sociedade civil, através de cinco reuniões intergovernamentais e quatro reuniões de especialistas<sup>79</sup>. Nestas reuniões, já havia o consenso de que as EMSP não operavam num vácuo legal e, na verdade, os Estados, as EMSP e os indivíduos estão sujeitos a obrigações jurídicas internacionais bastante extensas<sup>80</sup>. O DM reflete esta ideia ao recordar e compilar as obrigações internacionais aplicáveis<sup>81</sup>. Embora não exista nenhum instrumento internacional vinculativo, específico sobre as EMSP, não quer dizer que os Estados não possam servir-se dos tratados já existentes para regulamentar a sua atividade<sup>82</sup>. Assim, este instrumento constitui uma contribuição prática para a promoção do respeito do DIH e dos direitos humanos, fornecendo um plano para os governos desenvolverem legislação nacional sobre as EMSP<sup>83</sup>. Este documento não cria obrigações novas, nem altera as obrigações legais internacionais a que os Estados já estavam sujeitos, independentemente do seu apoio ao DM<sup>84</sup>. Embora o objetivo inicial do Documento tenha sido relembrar as normas pertinentes sobre as EMSP que operam em situações de conflito armado, também pode ser útil para situações pós-conflito e para outras situações equiparáveis<sup>85</sup>.

Este Documento tem por base várias fontes tais como, as Convenções Genebra, Estudo sobre o Direito Internacional Humanitário Consuetudinário do Comité Internacional da Cruz Vermelha, Os Princípios Básicos das Nações Unidas para o

---

<sup>78</sup> Swiss FDFA, *Participating States of the Montreux Document*

<sup>79</sup> COCKAYNE, James, “Regulating Private Military and Security Companies: The Content, Negotiation, Weaknesses and Promise of the Montreux Document”, p. 402.

<sup>80</sup> COCKAYNE, “Regulating Private Military ...”, p. 418.

<sup>81</sup> ICRC, “The Montreux Document in a Nutshell”, p. 1.

<sup>82</sup> *Idem*, p. 3.

<sup>83</sup> *Idem*, p. 1.

<sup>84</sup> *Idem*; SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...”, p. 76.

<sup>85</sup> ICRC, “The Montreux Document ...”, p. 2.

Uso da Força e de Armas de Fogo pelos Agentes da Autoridade, Código de Conduta das Nações Unidas para os Agentes da Autoridade, Código de Conduta da União Europeia relativo à Exportação de Armas, leis nacionais, entre outras<sup>86</sup>. No fundo, o Documento Montreux serve como “lembrete” das obrigações de Direito Internacional Humanitário dos Estados<sup>87</sup>.

#### **2.4.3.2. Estrutura**

O DM é constituído por duas partes.

A primeira parte indica as obrigações jurídicas internacionais pertinentes, relacionadas com as EMSP. Os destinatários destas obrigações são: Estados contratantes, Estados territoriais, Estados de origem, restantes Estados, EMSP e os seus profissionais, incluindo os titulares de cargos superiores. As obrigações dos Estados estão indicadas separadamente, no entanto, muitas sobrepõem-se.

As declarações 3., 9., 14. e 18. referem a obrigação dos Estados assegurarem o respeito do DIH pelas EMSP. Cabe, em especial, aos Estados contratantes garantir que as EMSP que contratam estejam cientes das suas obrigações e treinem adequadamente o seu pessoal<sup>88</sup>.

Nas declarações 4., 10., 15. e 19. é indicada a responsabilidade dos Estados na implementação das suas obrigações no âmbito dos direitos humanos, através da adoção de medidas legislativas e outras que possam ser necessárias.

As declarações 5., 11., 16. e 20. referem-se a iguais obrigações dos Estados em relação a sanções penais por violação grave das Convenções de Genebra e Protocolos, quando aplicáveis, e à procura dos alegados ofensores e julgamento destes.

---

<sup>86</sup> COCKAYNE, “Regulating Private...”, p. 402.

<sup>87</sup> SARAIVA, ROQUE, “As Empresas Privadas...” p. 76.

<sup>88</sup> Cockayne, “Regulating Private ...”, p. 408.

Nas declarações 6., 12., 17. e 21. é indicada a obrigação de investigar e julgar, extraditar ou entregar pessoas suspeitas de terem cometido outros crimes de Direito Internacional, como tortura ou tomada de reféns.

Por sua vez, a declaração 7. salvaguarda que, se a conduta da EMSP não for atribuída ao Estado contratante e se este adotou as medidas a que estava obrigado, conforme especificado nas declarações 1. a 6., então não será responsável por violações do DIH simplesmente pela ligação contratual que tem com a EMSP<sup>89</sup>. As diversas alíneas da declaração 7. recordam as regras de atribuição de responsabilidade existentes no Direito Internacional, conforme refletido no Projeto de Artigos sobre a Responsabilidade dos Estados por atos Ilícitos Internacionais<sup>90</sup>. A declaração 8. complementa a 7. com a referência ao pagamento de indemnizações de DIH e de direitos humanos, por condutas impróprias dos profissionais das EMSP quando estas forem atribuíveis aos Estados contratantes, de acordo com o direito consuetudinário internacional da responsabilidade do Estado.

As declarações 22. a 26. confirmam a importância da aplicação do DIH e dos direitos humanos às EMSP e aos seus profissionais. A declaração 23. afirma que os profissionais das EMSP são obrigados a respeitar a lei tanto do Estado territorial como, no que for aplicável, do Estado de sua nacionalidade. Esta declaração pode parecer óbvia, mas na verdade a obrigação de respeitar as leis do Estado territorial é frequentemente contestada pelas EMSP. Tal constitui uma confirmação muito importante da posição política e legal dos Estados nesta questão<sup>91</sup>.

A declaração 27. trata da responsabilidade do pessoal de topo das EMSP por factos cometidos pelos operacionais que estão sob a sua autoridade, em concordância com as regras do Direito Internacional. No entanto, esta declaração não é esclarecedora, visto que o que está estabelecido no artigo 28.º do Estatuto de Roma sobre esta

---

<sup>89</sup> *Idem*, p. 409.

<sup>90</sup> *Idem*, p. 409.

<sup>91</sup> *Idem*, p. 411.

questão não é considerado como direito consuetudinário e difere significativamente do que é estabelecido em jurisdições nacionais<sup>92</sup>.

A segunda parte do DM contém 73 recomendações de boas práticas que visam fornecer orientação e assistência aos Estados na regulamentação das EMSP. As boas práticas incluem a determinação dos serviços que podem ou não ser atribuídos às EMSP, a exigência de treino apropriado, o estabelecimento de condições para a concessão de licenças e a adoção de medidas para melhorar a supervisão, a transparência e a responsabilidade das EMSP. Estas recomendações têm como objetivo auxiliar os Estados a regulamentarem e estabelecerem de forma eficaz as suas relações com as EMSP. É fornecida uma lista não exaustiva de boas práticas que os Estados podem seguir no cumprimento das suas obrigações<sup>93</sup>. As boas práticas estão agrupadas por destinatários, Estados contratantes, territoriais e de origem, com linguagem semelhante e, muitas vezes, repetida, mas também sendo adaptada à natureza específica da relação de cada um desses Estados com as EMSP.

#### **2.4.3.3. Limitações**

Com a criação do DM, surgiram algumas críticas quanto ao seu conteúdo. Entre estas críticas estão: a falha como guia para as EMSP, falha na criação de um sistema para reclamações de vítimas de má conduta de profissionais das EMSP<sup>94</sup> e falta de precisão na indicação das obrigações legais<sup>95</sup>.

É necessário ter em conta que o DM sempre teve como objetivo ser um guia, uma orientação para os Estados regulamentarem a presença de EMSP nos conflitos armados, através da indicação das normas pertinentes e da formulação de recomendações. A criação de obrigações legais novas levaria a um processo muito mais complexo e moroso e, provavelmente, levaria a uma menor adesão. Quanto à aplicação do DM diretamente às EMSP, deve ter-se em conta o facto de haver sérias dificuldades na aplicação das normas de Direito Internacional a entidades privadas.

---

<sup>92</sup> *Idem.*

<sup>93</sup> *Idem*, p. 405.

<sup>94</sup> *Idem*, p. 427.

<sup>95</sup> *Idem*, p. 426.

Finalmente, refira-se que, sendo o DM um guia, não dispensa a construção de um regime jurídico interno que abranja todas as fases da presença destas empresas: desde o regime de licenças aos litígios que as possam envolver<sup>96</sup>.

#### **2.4.4. Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança**

O Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança (doravante “Código”) consiste num instrumento autorregulatório, resultado de uma iniciativa multilateral convocada pelo governo suíço, tendo como objetivo esclarecer o enquadramento internacional das empresas de segurança privada que operam em ambientes complexos e melhorar a fiscalização e responsabilização destas empresas<sup>97</sup>. Em Novembro de 2010, o Código foi aberto para assinatura<sup>98</sup> e, em setembro de 2013, cerca de 708 empresas já o tinham assinado<sup>99</sup>.

Este Código constitui um complemento ao DM, indicando os princípios de Direito Internacional dos Direitos Humanos e do Direito Internacional Humanitário que devem ser tidos em conta quanto à conduta dos profissionais das EMSP e também os pontos que se deve ter em atenção quanto à gestão destas<sup>100</sup>.

Como o Código só por si não criava um sistema de monitorização efetiva, foi estabelecida, em setembro de 2013, através dos Estatutos (“Articles of Association”), a Associação do Código Internacional de Conduta, como associação suíça sem fins lucrativos<sup>101</sup>. Os principais órgãos da Associação são a Assembleia Geral<sup>102</sup>, o Quadro de Dirigentes<sup>103</sup> e o Secretariado<sup>104</sup>. A Associação tem como objetivos a supervisão da implementação do Código, a promoção da prestação

---

<sup>96</sup> *Idem*, p. 428.

<sup>97</sup> PRIDDY, Alice; CASEY-MASLEN, Stuart, “Counter-Piracy Operations by Private Maritime Security Contractors: Key Legal Issues and Challenges”, p. 853.

<sup>98</sup> *Idem*, p. 852.

<sup>99</sup> ICoCA, *International Code of Conduct Association - History*.

<sup>100</sup> Preâmbulo do Código.

<sup>101</sup> ICoCA, *International Code of Conduct Association - History*.

<sup>102</sup> Estatutos, artigo 6.

<sup>103</sup> *Idem*, Artigo 7.

<sup>104</sup> *Idem*, Artigo 9.

responsável de serviços de segurança e do respeito pelos direitos humanos, bem como o processo de reclamações<sup>105</sup>.

A Associação também tem a importante função de certificação das EMSP. Estas para serem credenciadas têm de cumprir um conjunto de regras e boas práticas que derivam dos princípios elencados no Código. O Quadro de Dirigentes define os requisitos de certificação com base em padrões e processos nacionais ou internacionais que sejam reconhecidos por este como consistentes com o Código<sup>106</sup>. A certificação da Associação reflete uma declaração pública de que as políticas e os sistemas da EMSP foram avaliados com independência e estão em conformidade com o Código, e as atividades desta estão a ser continuamente fiscalizadas<sup>107</sup>. Além disso, como um número crescente de clientes estatais e não-estatais está a exigir esta certificação como um pré-requisito de seleção, a mesma confere uma vantagem competitiva aos membros do Código<sup>108/109</sup>.

---

<sup>105</sup> *Idem*, Artigo 2.2.

<sup>106</sup> *Idem*, Artigo 11.2.1.

<sup>107</sup> ICoCA, *Become a Member or Observer*.

<sup>108</sup> *Idem*.

<sup>109</sup> Cabe referir também o Projeto de Convenção Internacional sobre a Regulação, Supervisão, Monitorização das EMSP, criado em 2010 pelo “Grupo sobre o Uso de Mercenários”. Uma Convenção desta importância, para entrar em vigor, tem de ter um número sólido de Estados Parte, sendo também importante tomar em conta quais os Estados que a ratificariam, pois se os Estados onde estas empresas estão sediadas e os que fazem usam destas (como o Reino Unido, EUA, entre outros), não ratificarem a Convenção, esta não terá a eficácia pretendida.





## Capítulo 2 Pirataria: A principal razão da contratação de empresas de segurança privadas

Este capítulo é dedicado à reflexão sobre a principal razão da contratação das ESP no mar: a pirataria. É importante a compreensão deste fenómeno para entender se a solução de contratação das ESP é a mais adequada. O capítulo começa pela evolução histórica e indicação dos números e zonas relevantes sobre a pirataria. De seguida, desenvolver-se-á a definição de pirataria, tendo em conta os instrumentos internacionais pertinentes.

Antes de avançar para o desenvolvimento da definição de pirataria<sup>110</sup> no âmbito de alguns instrumentos internacionais, importa notar que os piratas são considerados universalmente como *hostis humani generis* (inimigos de toda a humanidade), o que justificaria o apoio à adoção da jurisdição universal pelos Estados<sup>111</sup> para perseguir e julgá-los, independentemente de qualquer ligação entre o Estado que persegue e o ataque<sup>112</sup>. É necessário ainda referir que a pirataria não pode ser considerada conflito armado, tanto internacional<sup>113</sup> como não internacional<sup>114</sup>, por não cumprir os requisitos necessários.

---

<sup>110</sup> Sobre a problemática das várias definições de pirataria, *cfr.* BENTO, Lucas, “Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish”; KAO, “Against a Uniform ...”; PAIGE, Tamsin, “Piracy and Universal Jurisdiction”.

<sup>111</sup> BASSIOUNI, M. Cherif, “Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice”, p. 106.

<sup>112</sup> KAO, “Against a Uniform...”, p. 8; HARRELSON, Jill, “Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Conventions That Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry”, p. 291; DUTTON, “Bringing Pirates...”, p. 203–204.

<sup>113</sup> Ver COITO, “Pirates vs. Private...”.

<sup>114</sup> Ver BLANK, Laurie R., “Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations”, p. 401; GUILFOYLE, Douglas, “The Laws of War and the Fight Against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, p. 13; COITO, “Pirates vs. Private...”, p. 207.

### 3. Definição de pirataria

#### 3.1. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

O artigo 101.º da CNUDM contém a definição de pirataria sendo aceite pela comunidade internacional como norma consuetudinária<sup>115</sup>. Assim, de acordo com a CNUDM, para um ato ser considerado pirataria tem de cumprir quatro requisitos: (1) tem de ser um ato ilícito de violência, de detenção ou de depredação, (2) tem de ter “fins privados”, (3) tem de vir de um navio privado contra outro e (4) tem de ocorrer em alto mar ou num lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

Mesmo sendo uma norma costumeira universalmente aceite, esta definição apresenta algumas falhas, não conseguindo abranger as novas formas de pirataria contemporânea<sup>116</sup>.

Desde logo, quanto ao segundo requisito, existem duas interpretações da expressão “fins privados”: a primeira será interpretar a expressão como ganho financeiro, excluindo, assim, os ataques com objetivos políticos ou ideológicos<sup>117</sup>; a segunda será definir “fins privados” como falta de uma autoridade estatal por detrás do ataque<sup>118</sup>. Estas duas interpretações dão azo a bastante discussão. Não havendo aqui espaço para o desenvolvimento detalhado desta problemática, dir-se-á contudo que os atos públicos não são definidos pela motivação mas sim pelo facto de terem a aprovação do Estado<sup>119</sup>, logo atos com fim privado seriam atos que não teriam aquela aprovação e não seriam assim atribuíveis ao Estado. No entanto, a doutrina maioritária parece ir em direção à primeira interpretação.

---

<sup>115</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 292; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 11.

<sup>116</sup> KAO, “Against a Uniform ...”, p. 8.

<sup>117</sup> DUTTON, “Bringing Pirates ...”, p. 207.

<sup>118</sup> *Idem*, p. 208; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 12.

<sup>119</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 13.

Quanto ao requisito de haver pelo menos dois navios no cenário de um ataque de pirataria (um navio que ataca outro), surge o problema de o mesmo excluir a situação em que um navio privado é sequestrado pela própria tripulação<sup>120</sup>.

A exigência do ato ser localizado no alto mar é a que provoca mais obstáculos. Nenhum Estado tem soberania sobre o alto mar, no entanto, a jurisdição universal está implícita no artigo 105.º da CNUDM<sup>121</sup>. Assim, os Estados podem estabelecer na sua legislação penal a criminalização da pirataria ou a jurisdição sobre crimes de pirataria e sobre os piratas se estes forem capturados no alto mar<sup>122</sup>. Em contrapartida, se o ato descrito no artigo 101.º da CNUDM ocorrer no mar territorial ou no porto de um Estado, não é considerado pirataria<sup>123</sup>, não podendo os Estados estabelecer a jurisdição universal nestas áreas. Este obstáculo permite aos ofensores atacarem no mar territorial de Estados fracos ou falhados, subtraindo-se à jurisdição universal<sup>124</sup>.

A CNUDM, para além de definir o que é um ato de pirataria, estabelece o dever de cooperação dos Estados na repressão da pirataria (artigo 100.º) e, conforme referido, abre a possibilidade de apreender os navios e prender os piratas (105.º). No entanto, no âmbito da CNUDM existem algumas falhas no combate eficaz da pirataria. Em primeiro lugar, a CNUDM requer que as nações cooperem no combate à pirataria, no entanto, não cria mecanismos para fazer cumprir este dever<sup>125</sup>. Em segundo lugar, embora o artigo 105.º da CNUDM dê a possibilidade de julgamento de piratas, a utilização do verbo “poder” é indiciador de que este não é obrigatório<sup>126</sup>. Em terceiro lugar, pode-se dizer que, por um lado, a CNUDM

---

<sup>120</sup> DUTTON, “Bringing Pirates...”, p. 207; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 14.

<sup>121</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 292.

<sup>122</sup> *Idem*, p. 292.

<sup>123</sup> MINEAU, Michael L., “Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy”, p. 72; DUTTON, “Bringing Pirates...” p. 206; DIAZ, L. e DUBNER, B.H., “On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism A Proactive Approach to the Evolution of International Law”, p. 13.

<sup>124</sup> BÖHM-AMOLLY, “O Direito Internacional Marítimo e o Direito Nacional no Combate à Pirataria. Potencialidades e Limitações”, p. 63.

<sup>125</sup> DUTTON, “Bringing Pirates...”, p. 206.

<sup>126</sup> BÖHM-AMOLLY, “O Direito Internacional ...”, p. 64; KONTOROVICH, ART, “An Empirical Examination...”, p. 253.

permite, amplamente, a detenção e julgamento de piratas<sup>127</sup>, mas, por outro lado, não prevê um estatuto criminal substantivo<sup>128</sup>.

### **3.2. Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima**

A Convenção SUA<sup>129</sup> e o seu protocolo foram adotados em 1988 e entraram em vigor em março de 1992. Os seus Protocolos de emenda foram adotados em 2005 e entraram em vigor a 28 de Julho de 2010. A Convenção SUA de 1988 tem 166 Estados contratantes, correspondendo a cerca de 95% da tonelagem mundial, e o seu protocolo tem 156 Estados contratantes, também correspondente a cerca de 95% da tonelagem mundial<sup>130</sup>.

Como é dito no preâmbulo, a Convenção tem como objetivo combater e prevenir os atos ilícitos que ameaçam a segurança dos navios e da sua tripulação. Com efeito, em termos gerais, no seu artigo 3.º, a Convenção SUA proíbe tomar um navio por força, causar danos físicos a pessoas dentro de um navio e destruir ou causar danos a navios, tanto direta como indiretamente, sendo a tentativa também proibida<sup>131</sup>.

Antes de desenvolver as consequências da aplicação desta Convenção à pirataria, é necessário ter em atenção que a mesma não refere expressamente o ato ilícito da pirataria. No entanto, embora a Convenção SUA tenha tido como ambição a condenação do terrorismo marítimo, o que parecia não ser possível no âmbito da CNUDM<sup>132</sup>, tal não impede a qualificação de atos de pirataria e de roubo armado no mar como infração penal definida pela Convenção, ou seja, um ato de pirataria ou de roubo armado no mar pode preencher os requisitos indicados no artigo 3.º da Convenção<sup>133</sup>. Assim, da interpretação do preâmbulo e do articulado, é possível

---

<sup>127</sup> KONTOROVICH, ART, “An Empirical Examination...”, p. 251.

<sup>128</sup> KAO, “Against a Uniform ...”, p. 8.

<sup>129</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

<sup>130</sup> IMO, “Status of Treaties”, p. 2 (última atualização: 29.05.2019).

<sup>131</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 293.

<sup>132</sup> Por causa dos requisitos “fins privados” e “dois navios”. DUTTON, “Pirates and Impunity...”, p. 247.

<sup>133</sup> TUERK, Helmut, “Combating Terrorism At Sea-The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation”, p. 345; TUERK, Helmut, “The Resurgence Of Piracy: A Phenomenon Of Modern Times”, p. 31.

concluir que a Convenção SUA é aplicável tanto ao terrorismo como a todos os atos ilícitos dirigidos contra a segurança dos navios<sup>134</sup>.

Por comparação com a CNUDM<sup>135</sup>, que é considerada em geral como Direito Internacional consuetudinário, a Convenção SUA só é vinculativa para os Estados Parte<sup>136</sup>. Por outro lado, a definição de ato ilícito na Convenção SUA não contém o requisito da localização no alto mar, nem o requisito da intervenção de, pelo menos, dois navios privados<sup>137</sup>. Também a Convenção SUA define o âmbito da jurisdição dos Estados-parte, sem abranger a noção de jurisdição universal.

Assim, de acordo com o artigo 6.º da Convenção SUA, um Estado-parte pode estabelecer jurisdição quando a ofensa é cometida contra ou em navio que arvora a bandeira deste Estado, quando é cometida no seu mar territorial, quando o ataque é feito por um nacional (ou apátrida com residência no Estado em causa), quando o nacional do Estado é vítima do ataque ou se a infração tiver sido cometida com o objetivo de compelir o Estado a praticar ou a abster-se de praticar qualquer ato. Outra característica significativa da Convenção SUA consiste em ser direcionada essencialmente para a punição dos infratores<sup>138</sup>.

No entanto, a Convenção SUA também apresenta algumas falhas. Em primeiro lugar, não se aplica aos navios que operam somente no mar territorial de um Estado costeiro<sup>139</sup>. É necessário ter em conta que a Convenção não permite a um Estado-parte entrar no mar territorial de outro Estado para capturar infratores<sup>140</sup>, nem capturar quando não se verifiquem os elementos de conexão do artigo 6.º<sup>141</sup>. Outro problema da Convenção SUA será a sua falta de aplicação efetiva<sup>142</sup>.

---

<sup>134</sup> PULUNGAN, Rheny Wahyuni, “The Limitations of the International Law on Piracy and Maritime Terrorism; Options for Strengthening Maritime Security in the Malacca Straits”, p. 113.

<sup>135</sup> *Cfr.* ponto 3.1., *supra*.

<sup>136</sup> AZUBUIKE, Lawrence, “International Law Regime Against Piracy”, p. 56.

<sup>137</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 293; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 14.

<sup>138</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 294.

<sup>139</sup> TUEK, “Combating Terrorism...”, p. 348; DUTTON, “Bringing Pirates ...”, p. 208; HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 293.

<sup>140</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 294.

<sup>141</sup> DUTTON, “Bringing Pirates...”, p. 209.

<sup>142</sup> *Idem*, p. 209. Pois, aparentemente, foi aplicada só uma vez, no caso *United States v. Shi* (525 F3d 709 (9th Cir 2008)).

A Convenção SUA, em algumas situações, obriga ao exercício de jurisdição. No entanto, ao mesmo tempo que obriga as partes contratantes a extraditar os alegados piratas ou a entregá-los às autoridades competentes para julgamento, permite que, se recusarem a custódia dos piratas, deixem de estar submetidas a estas obrigações. Por sua vez, a CNUDM estabelece o dever de cooperação dos Estados na repressão da pirataria (artigo 100.º), mas não obriga ao julgamento dos piratas. A combinação destes dois instrumentos pode levar à obrigação de julgamento em algumas situações<sup>143</sup>.

### **3.3. Diferença entre pirataria e roubo armado no mar**

O roubo armado no mar cumpre todos os requisitos da definição de pirataria, elencados na CNUDM, exceto a localização. Isto é, o ato de pirataria que ocorre no mar territorial é considerado roubo armado e é da responsabilidade do Estado costeiro<sup>144</sup>.

O Código de Prática para a Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado da Organização Marítima Internacional segue esta noção ao alargar o requisito da localização da pirataria, definido na CNUDM, por forma a abranger os atos praticados nas águas interiores, arquipelágicas e territoriais de um Estado<sup>145</sup>.

---

<sup>143</sup> KONTOROVICH, ART, “An Empirical Examination ...”, p. 254.

<sup>144</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 14; KRASKA, WILSON, “The Pirates...”, p. 264.

<sup>145</sup> IMO, “Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, § 2.2.

#### 4. Elementos históricos e características

Existe pirataria desde o tempo em que as pessoas e bens atravessam os oceanos<sup>146</sup>. Os primeiros atos de pirataria em massa recuam aos 2000 a. C., com os piratas Lukkan, e desde esta altura sucederam-se os ataques, passando pelos piratas sicilianos, gregos, chineses, bárbaros e das caraíbas<sup>147</sup>. No início do século XX, deu-se uma redução no número de ataques de piratas, tendo tal sido interpretado por alguns como extinção deste fenómeno, o que na verdade não se verificou<sup>148</sup>.

Nas últimas décadas registou-se um aumento do número de atos de pirataria<sup>149</sup> com a característica de serem cada vez mais sofisticados e com recurso à tecnologia moderna para o seu planeamento e execução<sup>150</sup>. Este ressurgimento pode ter origem em vários fatores como: o aumento do comércio marítimo<sup>151</sup>, a diminuição da tripulação com o desenvolvimento de navios mais automatizados, o enfraquecimento político, económico e social de certos países localizados junto às rotas comerciais e a proliferação e falta de controlo de armamento<sup>152</sup>.

Assim, os piratas da atualidade são motivados pelo dinheiro e pela oportunidade<sup>153</sup>. A motivação pelo dinheiro vem do facto de poderem obter resgates avultados ao sequestrarem o navio e a tripulação<sup>154</sup>. Pode ver-se como exemplos destes resgates pagos, o caso do navio *MV Danica White* (1,5 milhões de dólares)<sup>155</sup>, o caso do *CEC Future* (1,7 milhões de dólares)<sup>156</sup> e o caso do *Samho Dream* (9 milhões de dólares)<sup>157</sup>. O ganho pode também vir do simples roubo de mercadoria.

---

<sup>146</sup> PRIDDY, Alice; CASEY-MASLEN, Stuart, “Counterpiracy under International Law”, p. 7.

<sup>147</sup> OCEANS BEYOND PIRACY, “Evolution of Piracy : Historical Piracy”, p. 1-2.

<sup>148</sup> SAFECA, Albertina Cainara Lima, “A Pirataria no Sudeste Asiático”, p. 3–4.

<sup>149</sup> *Idem*, p. 4.

<sup>150</sup> KAO, M. Bob, “Against a Uniform Definition of Maritime Piracy”, p. 3.

<sup>151</sup> Cerca de 90% das trocas comerciais passam no mar e cerca de 40% do transporte marítimo de hidrocarbonetos passa pelo Oceano Índico. PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 9; ROSENBERG, David, “The Political Economy of Piracy in the South China Sea”, p. 44.

<sup>152</sup> SAFECA, “A Pirataria ...” p. 4.

<sup>153</sup> DUTTON, Yvonne M., “Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court”, p. 210.

<sup>154</sup> *Idem*, p. 210.

<sup>155</sup> WALLIS, Daniel, “Somali Pirates Free Danish Ship”.

<sup>156</sup> “Somali Man Found Not Guilty of Piracy in 2008 Ship Hijack”, *The Guardian*

<sup>157</sup> SHEIKH, Abdi; AHMED, Mohamed, “Pirates Release S.Korean Supertanker, Singapore Ship”.

Quanto à oportunidade, bastará indicar que cerca de 80% do transporte comercial é feito pelo mar, logo os piratas têm muitos alvos por onde escolher, particularmente em estreitos e zonas de elevada concentração de navios em trânsito<sup>158</sup>.

O dinheiro e oportunidade serão também os fatores que explicam o porquê de muitos ataques envolverem grupos sofisticados de criminalidade organizada, sendo muitos deles financiados por investidores localizados em diferentes países que recebem uma percentagem do resultado do ataque<sup>159</sup>. Muitos dos piratas já ganharam tanto que agora são eles que contratam outros piratas e investem em armas, navios e equipamento de comunicações, tendo assim lucro sem o risco de serem capturados durante um ataque<sup>160</sup>.

A pirataria, na atualidade, continua a ser um problema social e económico de grande dimensão.

Pode ver-se que é um problema económico através dos números apresentados pelo Banco Mundial e *Oceans Beyond Piracy*. O Banco Mundial, em 2013, apresentou um estudo que indica que o custo económico da pirataria somali na economia global é de 18 biliões de dólares ao ano<sup>161</sup>. O *Oceans Beyond Piracy* apresentou, em 2017, um estudo que mostra os custos económicos<sup>162</sup> na proteção de navios na África Oriental, África Ocidental, Ásia e América Latina em conjunto com as Caraíbas. O custo económico corresponde respetivamente, a 1,4 biliões de dólares<sup>163</sup>, 818,1 milhões de dólares<sup>164</sup>, aproximadamente 29 milhões de dólares<sup>165</sup> e aproximadamente 48 mil dólares<sup>166</sup>. Em particular no que respeita aos custos da segurança marítima contratada, estima-se que sejam de 292 milhões de dólares na

---

<sup>158</sup> DUTTON, "Bringing Pirates to...", p. 211.

<sup>159</sup> *Idem*, p. 212.

<sup>160</sup> *Idem*.

<sup>161</sup> Banco Mundial, "The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation", p. 5.

<sup>162</sup> Estes custos económicos incluem custos de velocidade, contratação de ESP, atividades navais internacionais, contratos de trabalho, seguros, organizações de combate à pirataria, medidas de proteção de navios, julgamento e detenção de piratas, presença de pessoal militar a bordo do navio e bens roubados.

<sup>163</sup> PIGEON, Maisie et al., "The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost", p. 6.

<sup>164</sup> *Idem*, p. 13.

<sup>165</sup> *Idem*, p. 20.

<sup>166</sup> *Idem*, p. 26. É reconhecido no relatório que o custo económico calculado para a Ásia e América Latina em conjunto com as Caraíbas pode estar incompleto.



África Oriental<sup>167</sup> e 367 milhões de dólares na África Ocidental<sup>168</sup>, apenas no ano de 2018. Os preços da contratação de segurança marítima, normalmente são altos, o que faz com que muitos armadores não contratem, por acharem que os custos não compensam, fazendo dos seus navios alvos mais fáceis<sup>169</sup>.

A pirataria não afeta somente a economia mas também tem consequências humanas e sociais. A tripulação alvo de um ataque pirata sofre grande risco de traumas psicológicos e até risco de morte. De acordo com a *One Earth Future*, em 2018, o número de marinheiros expostos a um ataque de pirataria na zona de África oriental foi de cerca de 175<sup>170</sup>, na zona de África ocidental, 2012<sup>171</sup>, na Ásia, 1730<sup>172</sup> e, na América Latina e Caraíbas, 858<sup>173</sup>. Um estudo feito pela *Oceans Beyond Piracy*, em 2016, mostra que cerca de 25,77% dos marinheiros que foram tomados como reféns por piratas têm sintomas consistentes com Transtorno de Stresse Pós-Traumático<sup>174</sup>. É pertinente referir que os piratas também enfrentam riscos durante o ataque ou tentativa de ataque a um navio<sup>175</sup>.

No ano de 2018, o *International Maritime Bureau* (IMB)<sup>176</sup> registou cerca de 201 incidentes de pirataria e roubo armado, notando-se um crescimento em relação aos 180 incidentes em 2017 e aos 191, em 2016<sup>177</sup>. É necessário referir que o IMB não distingue a pirataria do roubo armado quando elabora as suas estatísticas<sup>178</sup>. Note-se, também, que o IMB somente conta com os ataques que foram reportados e que o número de ataques e tentativas de ataque poderá ser, na realidade, mais alto<sup>179</sup>. Existe a possibilidade de muitos proprietários de navios não reportarem os ataques

---

<sup>167</sup> PIGEON et al., “The State ...”, p. 6.

<sup>168</sup> *Idem*, p. 13

<sup>169</sup> ROSENBERG, “The Political...”, p. 47–48.

<sup>170</sup> JOUBERT, Lydelle, “The State of Maritime Piracy 2018 : Assessing the Human Cost,”, p. 5.

<sup>171</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>172</sup> *Idem*, p. 15.

<sup>173</sup> *Idem*, p. 23.

<sup>174</sup> SEYLE, Connor, “After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families”, p. 8.

<sup>175</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 10.

<sup>176</sup> O IMB, criado em 1981, tem como objetivo a luta contra todos os tipos de crime e negligência marítima, mantendo uma vigília de 24 horas por dia nas rotas marítimas do mundo. ICC-Commercial Crime Services, *International Maritime Bureau*.

<sup>177</sup> ICC, IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report”, p. 29.

<sup>178</sup> ICC, IMB, “Piracy and Armed Robbery against Ship 2007 Annual Report”, p. 3.

<sup>179</sup> DUTTON, “Bringing Pirates to ...”, p. 210.

por receio de atrasos provocados pelas investigações e de subidas de preços de seguro<sup>180</sup>.

## 5. Zonas geográficas relevantes

### 5.1. Oceano Índico Ocidental

A maioria dos piratas que atacam no oceano Índico Ocidental<sup>181</sup> é somali, o que reflete as condições precárias vividas na Somália. Desde o início dos anos 90, decorre nesta área um conflito de baixa intensidade, colapsando o Estado e destruturando a ordem social<sup>182</sup>. Numa área onde uma só operação pode render 10 000 euros a um pirata, a oferta de trabalho tem crescido<sup>183</sup>. Pela inevitabilidade do grande tráfego naval que passa naquela zona, tem havido bastante investimento no combate à pirataria e em medidas de segurança dentro nos navios, chegando a 1,4 biliões de dólares no ano 2017<sup>184</sup>.

A instabilidade dos governos naquela zona também contribui para uma resposta fraca ao combate da pirataria. Com efeito, de acordo com o *The Failed Index 2018*, os Estados da Somália, Iémen, Quénia, Moçambique, Djibouti, Madagáscar, Tanzânia e África do Sul encontram-se respetivamente em 2.º, 3.º, 17.º, 36.º, 42.º, 54.º, 64.º e 85.º lugar<sup>185</sup>.

Assim, a falta de um governo eficaz e a falta de oportunidades comerciais combinadas com uma longa linha costeira ao lado de uma das áreas mais movimentadas do oceano fez com que o oceano Índico Ocidental, nomeadamente o Golfo de Áden, fosse considerado o epicentro da pirataria moderna<sup>186</sup>.

---

<sup>180</sup> *Idem*, p. 210.

<sup>181</sup> O oceano Índico Ocidental inclui: Golfo de Áden (Somália, Djibouti, Iémen), Quénia, Tanzânia, Moçambique, África do Sul e Madagáscar.

<sup>182</sup> SOARES, Miguel de Serpa e KOWALSKI, Mateus, “A Acção das Nações Unidas Contra a Pirataria Com Origem Na Somália”, p. 81.

<sup>183</sup> KRASKA, James; WILSON, Brian, “The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy”, p. 246.

<sup>184</sup> PIGEON, Maisie et al., “The State of Maritime Piracy 2017: Assessing The Economic and Human Cost - Summary”, p. 1.

<sup>185</sup> FUND FOR PEACE, “The Failed State Index 2018”, p. 6-7.

<sup>186</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy...”, p. 7; KRASKA, WILSON, “The Pirates...”, p. 246.

Têm sido tomadas várias iniciativas para o combate da pirataria nesta área, tal como a criação do Grupo de Contacto contra a Pirataria ao Largo da Costa da Somália<sup>187</sup>, as resoluções tomadas pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre o mar territorial somali<sup>188</sup> e o Código de Conduta Djibouti<sup>189</sup>.

De acordo com o IMB, no oceano Índico Ocidental, houve um ataque e quatro tentativas de ataque, em 2018<sup>190</sup>. Três das tentativas, ocorridas na Somália e no Golfo de Áden, não se consumaram devido à presença de guardas armados a bordo dos navios alvo<sup>191</sup>.

## 5.2. Estreito de Malaca

O Estreito de Malaca, com cerca de 500 milhas náuticas, liga o oceano Índico ao Pacífico, representando, assim, um caminho muito importante e estratégico para o transporte comercial marítimo entre a Europa e a Ásia<sup>192</sup>. A passagem dos navios pelo Estreito de Malaca permite poupar cerca de 800 milhas náuticas, evitando circundar as ilhas da Indonésia<sup>193</sup>. Nos últimos anos, a média anual de travessias no Estreito de Malaca tem sido de cerca de 80 000<sup>194</sup>.

Por sua vez, a circulação no Estreito de Malaca traz alguns problemas jurídicos quanto à posse de armas a bordo do navio, estando dependente da consideração deste estreito como estreito internacional ou mar territorial dos Estados que proclamaram a sua soberania<sup>195</sup>.

---

<sup>187</sup> Seguindo a Resolução S/RES/1851, § 4. Este grupo tem como objetivo reunir todas as partes interessadas (atores públicos e privados, civis e militares) afetadas pela pirataria somali e fomentar uma cooperação internacional mais próxima para combater o flagelo da pirataria na costa da Somália.

<sup>188</sup> Resoluções do Conselho de Segurança das NU S/RES/1816, 1846, 1897, 1950, 2020, 2077, 2125, 2184, 2246, 2316, 2383 e 2442

<sup>189</sup> Instrumento não vinculativo, adotado em 2009, que liga os países árabes e do este africano numa rede de cooperação no combate à pirataria e aos roubos armados no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden. KRASKA, WILSON, “The Pirates ...”, p. 270; IMO - MARITIME SAFETY DIVISION, “Djibouti Code of Conduct”.

<sup>190</sup> ICC, IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report”, p. 9.

<sup>191</sup> *Idem*, p. 59.

<sup>192</sup> SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 6; RAYMOND, Catherine Zara, “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?”, p. 31.

<sup>193</sup> SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 6.

<sup>194</sup> MARINE DEPARTMENT MALAYSIA, *Numbers of Ships Reporting Under STRAITREP*.

<sup>195</sup> Cfr. ponto 10.4.3., *infra*.

Embora o problema da pirataria no Estreito de Malaca tivesse origem anterior, só no fim dos anos 90 é que chamou a atenção da comunidade internacional<sup>196</sup>, tendo vários fatores, como por exemplo a crise financeira e a instabilidade política na Ásia, levado pessoas que viviam no litoral da Indonésia e da Malásia a recorrerem à pirataria para terem algum ganho, sobretudo a partir de 1997<sup>197</sup>.

Os Estados ribeirinhos do Estreito de Malaca tomaram várias medidas de combate à pirataria naquela área, tais como, o *Mallacca Straits Patrol*<sup>198</sup> e o ReCAAP<sup>199</sup>.

As discordâncias geradas entre os Estados que banham o Estreito de Malaca ameaçam a segurança deste. Com efeito, mesmo com os esforços desenvolvidos para aumentar e melhorar as medidas anti pirataria, persistem problemas como as disputas sobre as soberanias sobrepostas de várias áreas marítimas<sup>200</sup>, a divergência das prioridades sobre a segurança<sup>201</sup> e o facto de muitos Estados costeiros darem prioridade à proteção da sua soberania nacional<sup>202</sup>. A circunstância dos navios de cada um dos quatro Estados ribeirinhos não poder circular livremente nas águas territoriais dos outros, dificulta a perseguição de certos navios pirata<sup>203</sup>.

De acordo com o IMB, em 2015 foram registados cinco ataques ou tentativas (em 2014 tinha sido registada uma ocorrência)<sup>204</sup>. A partir de 2016, não foi registado

---

<sup>196</sup> RAYMOND, “Piracy and Armed...”, p. 32.

<sup>197</sup> *Idem*.

<sup>198</sup> Acordo militar multilateral estabelecido pela Malásia, Indonésia, Singapura (2004) e Tailândia (2008) de forma a garantir a segurança no Estreito de Malaca. SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 7–8; ROSENBERG, “The Political...”, p. 52; MINDEF Singapore, “Fact Sheet: The Mallacca Straits Patrol”

<sup>199</sup> O ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) foi ratificado por 16 Estados asiáticos e entrou em vigor a 4 de setembro de 2006. Este acordo cria uma série de obrigações para os Estados membros, como a prevenção e supressão de ataques de pirataria, apreensão dos navios pirata e aprisionamento dos responsáveis, entre outros. O acordo estabelece também um sistema de partilha de informação sobre pirataria, que funciona através de um centro localizado em Singapura. SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 12.

<sup>200</sup> ROSENBERG, “The Political...”, p. 53.

<sup>201</sup> RAYMOND, “Piracy and Armed ...”, p. 36; *Idem*, p. 48.

<sup>202</sup> RAYMOND, “Piracy and Armed ...”, p. 35.

<sup>203</sup> SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 12.

<sup>204</sup> ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report” p. 6.

qualquer ataque ou tentativa de ataque, o que se justifica pelas patrulhas intensas levadas a efeito pelas autoridades dos Estados ribeirinhos<sup>205</sup>.

### 5.3. Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné<sup>206</sup>, pela sua enorme linha de costa, propícia para a implementação de atividades marítimas costeiras, e pela riqueza de recursos naturais, nomeadamente, hidrocarbonetos<sup>207</sup>, tinha possibilidades de ser uma zona bastante desenvolvida<sup>208</sup>. No entanto, está marcada pela instabilidade política, social e económica<sup>209</sup>. A taxa desemprego é alta e a falta de alimentos faz com que haja uma forte migração para as cidades e zonas costeiras<sup>210</sup>.

A captura de navios tem como objetivo o roubo de petróleo<sup>211</sup>. Assim, o ataque consiste em reter o navio durante o tempo necessário para a transferência do petróleo transportado para um outro navio, de modo a depois proceder à venda no mercado negro<sup>212</sup>.

Para esta zona, foi criado o Código de Conduta Yaoundé (2013) que tem como objetivo o aumento da cooperação regional e da segurança marítima no Golfo da Guiné através do combate à pirataria, ao roubo armado contra navios e às atividades marítimas ilícitas no mar<sup>213</sup>. No entanto, a sua implementação tornou-se morosa e complexa, em parte pela falta de vontade política para financiamento na área da defesa e segurança marítima<sup>214</sup>.

---

<sup>205</sup> SAFECA, “A Pirataria ...”, p. 13.

<sup>206</sup> Inclui os seguintes países: Costa de Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e Gabão.

<sup>207</sup> Três dos principais produtores de hidrocarbonetos da África subsariana encontram-se no Golfo da Guiné, designadamente, a Nigéria, Angola e a Guiné Equatorial. CABRITA, Dinis Filipe Vargas, “O Golfo da Guiné, Um Novo Fenómeno na Pirataria Marítima depois da Somália: Implicações Globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em Particular”, p. 25.

<sup>208</sup> SOUSA, Hamilton Neto Nascimento, “A Segurança Marítima no Golfo da Guiné: A Arquitetura Atual e o Contributo da União Europeia”, p. 4.

<sup>209</sup> CABRITA, “O Golfo da Guiné...”, p. 21.

<sup>210</sup> SOUSA, “A Segurança Marítima ...”, p. 4. OFOSU-BOATENG, Nana Raymond Lawrence, “Piracy in the Gulf of Guinea: Impacts to Maritime Transportation and Maritime Security”.

<sup>211</sup> ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report”, p. 21; CABRITA, “O Golfo da Guiné...”, p. 23.

<sup>212</sup> CABRITA, “O Golfo da Guiné...”, p. 23.

<sup>213</sup> *Idem*, p. 33. SOUSA, “A Segurança Marítima ...”, p. 9.

<sup>214</sup> CABRITA, “O Golfo Da Guiné...”, p. 33.

De acordo com IMB, em 2018 houve cerca de 53 ataques e 22 tentativas de ataque. Em cinco das tentativas de ataque estavam guardas armados de ESP a bordo dos navios. Neste ano, a Nigéria foi o local que sofreu mais ataques, tendo cerca de 30 ataques e 18 tentativas de ataques<sup>215</sup>.

## **6. A pirataria não é um problema autónomo**

É importante perceber que a pirataria não é um problema que se circunscreva ao mar. Tanto a origem como o resultado da pirataria situa-se em terra. Os piratas são recrutados em terra e tudo o que é pirateado acaba por chegar aos portos<sup>216</sup>.

A origem da pirataria está nas más condições económicas do autor do ato de pirataria/roubo armado. As condições precárias que caracterizam vários Estados costeiros dão origem à pirataria como meio de subsistência e fazem com que os pescadores se tornem mais vulneráveis para recrutamento por grupos criminosos<sup>217</sup>.

As dificuldades económicas, políticas e sociais que caracterizam estes Estados levam a falhas de segurança, facilitando a entrada de produtos pirateados no território. A transferência dos bens pirateados para terra está associada à corrupção e ao suborno dos agentes portuários<sup>218</sup>. Assim, a coordenação entre as autoridades nacionais competentes para a aplicação da lei e as agências anticorrupção é essencial para impedir a entrada de produtos pirateados<sup>219</sup>.

Tal como a origem, a fase final do combate à pirataria também está em terra. Com efeito, quando são capturados piratas, o passo lógico será entregá-los às autoridades estatais competentes, para julgamento.

No entanto, embora esteja consagrada a jurisdição universal no combate à pirataria, no artigo 105.º da CNUDM<sup>220</sup>, muitos Estados não incorporaram essa norma na

---

<sup>215</sup> ICC, IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report”, p. 9.

<sup>216</sup> ROSENBERG, “The Political ...”, p. 46.

<sup>217</sup> *Idem*.

<sup>218</sup> *Idem*.

<sup>219</sup> *Idem*, p. 46.

<sup>220</sup> OSIRO, Deborah, “Somali Pirates Have rights too: Judicial consequences and human rights concerns”, p. 8; DUTTON, “Bringing Pirates”, p. 216.

legislação interna. Além disso, muitos deles não têm leis que criminalizem a pirataria ou, se as têm, muitas vezes não são claras na forma como operam e na definição da conduta proibida<sup>221</sup>. Esta falta de preparação e organização<sup>222</sup> faz com que muitos navios, de modo a evitar divergências relacionadas com as jurisdições dos Estados, acabem por deixar os infratores nas praias mais próximas<sup>223</sup>.

Mesmo que os Estados tenham a legislação nacional para o combate da pirataria em ordem, existem casos em que estes, pelo seu fraco sistema judicial e pelos problemas políticos que o acompanham, não têm capacidade para julgar e punir piratas que ataquem no seu mar territorial ou que sejam nacionais<sup>224</sup>. E, mesmo para os Estados que tenham capacidade institucional para julgar e punir piratas, torna-se uma tarefa complexa, tanto pela recolha de provas como pelo custo-benefício, visto que será este Estado que terá de providenciar as condições para a aplicação da pena e responsabilizar-se pelo infrator<sup>225</sup>. Estas dificuldades levam a que até os Estados vítimas percam o interesse no julgamento e punição dos piratas<sup>226</sup>.

Para além destes obstáculos, existem Estados, principalmente ocidentais, que evitam o julgamento de piratas pelo receio de que estes, se condenados, peçam o asilo político para eles e para as suas famílias<sup>227</sup>.

<sup>221</sup> DUTTON, "Bringing Pirates ...", p. 216.

<sup>222</sup> As consequências desta falta de preparação estão patentes, por exemplo, nos casos TEDH, *Ali Samatar e Outros c. França*, queixas n.ºs 17110/10 e 17301/10, de 4.12.2014 e TEDH, *Hassan e Outros c. França*, queixas n.º 46695/10 e 54588/10, de 4.12.2014. Os requerentes, após a captura, quando chegaram a França foram detidos pela polícia por 48 horas antes de serem levados perante um juiz de instrução, que os colocou sob investigação judicial. Perante esta situação, o TEDH decidiu unanimemente que havia uma violação do artigo 5.º, n.º 3, da CEDH, devido ao facto de os requerentes, na sua chegada a França, terem sido detidos pela polícia por 48 horas, em vez de terem sido apresentados "imediatamente a um juiz ou outro magistrado habilitado pela lei para exercer funções judiciais". TEDH, "Information Note on the Court's Case-Law N.º 180".

<sup>223</sup> KOWALSKI, Mateus, "Um Tribunal Híbrido para a Pirataria na Somália: A Construção de Capacidade Jurisdicional num Estado em Colapso", p. 123; DUTTON, "Bringing Pirates ...", p. 216-217. Existem vários exemplos com navios de diferentes Estados como Dinamarca, Reino Unido, Rússia, EUA, Canadá entre outros. DUTTON, Yvonne M. "Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice", p. 237-238.

<sup>224</sup> DUTTON, "Bringing Pirates...", p. 218.

<sup>225</sup> *Idem*, p. 219.

<sup>226</sup> *Idem*, p. 219.

<sup>227</sup> Para melhor desenvolvimento, DUTTON, "Pirates and Impunity:...", e "Bringing Pirates to Justice:...", OSIRO, "Somali Pirates ...", PIÇARRA, Nuno, "A União Europeia e a Crise Migratória e de Refugiados sem Precedentes: Crónica Breve de uma Ruptura do Sistema Europeu Comum de Asilo". *Cfr.*, também, TEDH, *Chahal c. Reino Unido*, queixa n.º 22414/93 de 15.11.1996, paras. 79-80; TEDH, *Ahmed c. Áustria*, queixa n.º 25964/94 de 17.12.1996, paras. 40-41; TEDH, *Hirsi Jamaa et Al. c. Itália*, queixa n.º 27765/09 de

Pode concluir-se que o combate à pirataria não passa somente por medidas aplicadas no mar. Enquanto a pobreza e desemprego persistirem, a população continuará a recorrer à pirataria como meio de subsistência<sup>228</sup>. Ao mesmo tempo, enquanto as medidas de segurança dentro dos portos continuarem a ser pouco eficazes (fruto de um governo fragilizado), os piratas não verão obstáculos à continuação da sua atividade. Além disso, é importante ter um sistema eficaz de julgamento e punição destes infratores. Sem esta fase, a ação das ESP, tal como outros meios de combate, tornam-se insuficientes, pois se os piratas são libertados sem julgamento, não há obstáculos para estes voltarem a atacar<sup>229</sup>.

---

23.2.2012, paras. 114–115; TEDH, Saadi c. Itália, queixa n.º 37201/06 de 28.02.2008, paras. 125–127; TEDH, Suffi e Elmi c. Reino Unido, queixa n.º 8319/07 e 11449/07 de 28.11.2011, § 241.

<sup>228</sup> ROSENBERG, “The Political ...”, p. 46.

<sup>229</sup> Existem várias sugestões dadas pela doutrina para o estabelecimento de um sistema judicial efetivo. Para mais desenvolvimento KOWALSKI, “Um Tribunal Híbrido...” e LEE, Andrew, “Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Law Through the Rocks and Shoals”, WEBB, Philippa; BERGSMO, Morten, “International Criminal Courts and Tribunals , Complementarity and Jurisdiction”, O'BRIEN, Melanie, “Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court”, DUTTON, “Bringing Pirates ...”, OSIRO, “Somali Pirates...”, RUBBO-TAUSSIG, Mateo, “Pirate Trials, the International Criminal Court, and Mob Justice: Reflections on Postcolonial Sovereignty in Kenya”.



## **Capítulo 3 Empresas de segurança privada no mar**

Este capítulo é dedicado ao enquadramento da presença das ESP a bordo dos navios. Assim, em primeiro lugar, será explicitada a definição destas empresas e das suas atividades e feito um levantamento dos problemas legais que podem surgir com a sua contratação. De seguida, serão identificadas as normas juridicamente vinculativas e não vinculativas pertinentes quanto à presença das ESP no âmbito marítimo. Só serão referenciados os instrumentos de âmbito internacional, na medida em que, ao nível do direito interno, o processo legislativo ainda está numa fase inicial<sup>230</sup>.

### **7. Enquadramento da atividade de segurança privada no mar**

#### **7.1. Objeto das ESP**

Com o aumento da pirataria e a falta de recursos por parte dos Estados para proteger os navios que arvoram a sua bandeira, existe uma crescente tendência para a contratação de ESP<sup>231</sup>. Assim, a obrigação primária do Estado de dar proteção a estes navios está a ser gradualmente transferida para os proprietários dos navios que contratam ESP<sup>232</sup>.

As ESP no âmbito marítimo são empresas contratadas, normalmente por armadores, para dar proteção aos navios, principalmente quando passam por zonas de alto risco<sup>233</sup>. Em regra, estas empresas são registadas e controladas a partir de países (EUA, Reino Unido, Chipre...) que estão longe da área onde atuam<sup>234</sup>.

---

<sup>230</sup> A Lei n.º 54/2019, de 5 de agosto, autoriza o Governo a aprovar o regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvoem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria. O regime decorrente desta autorização legislativa pode constituir um incentivo ao registo dos navios em Portugal (nomeadamente no RIMAR) e evitar que os que já estão registados se retirem para outros registos concorrentes em países onde está prevista a presença de ESP a bordo dos navios.

<sup>231</sup> PIZOR, Brittany E., “Lending an ‘Invisible Hand’ to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy”, p. 554; PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 17.

<sup>232</sup> SCHECHINGER, Jessica N.M., “Responsibility for Human Rights Violations Arising from the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel against Piracy. Re-Emphasizing the Primary Role and Obligations of Flag States”, p. 2.

<sup>233</sup> ADMIRATLY Maritime Data Solutions, *Planning Charts Q6099/2018/002*:

Atualmente, estas empresas variam entre pequenas empresas com um número baixo de clientes até grandes conglomerados que podem ter centenas de clientes, tanto no cenário terrestre como marítimo<sup>235</sup>.

As ESP que operam em ambiente marítimo oferecem tipicamente serviços como: avaliação e consultoria de risco, treino de tripulações, provisão de guardas (armados) a bordo de embarcações ou embarcações de escolta, resposta às crises, investigação e recuperação de embarcações e cargas sequestradas, resgate de tripulantes raptados e proteção das pescas e dos pescadores contra piratas<sup>236</sup>. A proteção pelas ESP pode ser feita com equipas dentro do próprio navio ou por um navio de escolta<sup>237</sup>. Estes serviços são abertamente publicitados.

## 7.2. Problemas jurídicos

A presença de guardas armados a bordo dos navios traz, como era de esperar, alguns problemas jurídicos. Imagine-se a situação de um navio que arvora a bandeira italiana, tem a bordo guardas armados de uma ESP com sede no Reino Unido, que passa pelo Golfo da Guiné, no mar territorial dos Estados daquela zona da África Ocidental. Esta simples situação, que pode ser real, entra em contato com várias jurisdições, a italiana, a britânica, a dos Estados do Golfo da Guiné e a dos Estados de nacionalidade dos guardas armados. As leis e regulamentações aplicáveis ao embarque de guardas armados (incluindo com armas de guerra) não são idênticas nestas jurisdições. Existem, igualmente, Estados que nem têm regulamentação específica quanto a esta matéria. A passagem destes navios pelos diferentes mares territoriais faz com que entrem em contato com jurisdições diferentes que, muitas vezes, proíbem a posse de armas. Assim, um cenário de

---

No Mar Vermelho: Limite Norte-Latitude 15°N;  
No Golfo de Omã: Limite Norte-Latitude 22°N;  
Limite Oriental: Longitude 65°E;  
Limite Sul: Latitude 5°S.

<sup>234</sup> ICoCA, *Membership*.

<sup>235</sup> Oceans Beyond Piracy, “Privately Contracted Armed Maritime Security”, p. 3.

<sup>236</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 17.

<sup>237</sup> CARBONE, Alessia, “The Use of Private Maritime Security Companies in a Highly Uncertain Regulatory Environment”, p. 7.

presença de ESP a bordo de um navio envolve, tanto atores estatais (Estado de bandeira, Estado costeiro, Estado do porto, Estado da nacionalidade dos guardas e Estado de sede da ESP), como atores não estatais (as ESP, a empresa que contrata a ESP, o proprietário do navio, o comandante).

As ESP usam várias estratégias para evitar infringir a lei do Estado costeiro sobre porte e uso de armas, enquanto passam pelo seu mar territorial<sup>238</sup>. Algumas destas empresas atiram as suas armas ao mar antes de entrar no mar territorial de um Estado terceiro<sup>239</sup>, pois é mais económico atirar as armas e cumprir as leis do que arriscar viajar sem proteção contra piratas<sup>240</sup>. Outras obtêm licenças dos Estados costeiros ou do porto para a posse de armas ou alugam material destes Estados<sup>241</sup>. Outra opção será o uso das escoltas armadas, evitando, assim, as dificuldades associadas à posse de armas<sup>242</sup>. Esta solução também tem a vantagem de, em caso de troca de tiros entre os seguranças e os piratas, dar oportunidade ao navio principal de fugir<sup>243</sup>. Por fim, existem ESP que usam arsenais flutuantes localizados no alto mar, como depósito de armas<sup>244</sup>.

### **7.3. Vantagens e desvantagens do uso de empresas de segurança privada a bordo dos navios**

Já se observou que as ESP que atuam a bordo dos navios são diferentes das EMSP, mas não deixam de suscitar problemas comuns<sup>245</sup>. O facto de aquelas empresas envolverem algum secretismo, a insuficiência do conteúdo dos contratos, a falta de um quadro legal sobre a responsabilidade das ESP e a ausência de consequências por conduta inaceitável faz com que se reviva alguns dos desafios passados com as EMSP<sup>246</sup>.

---

<sup>238</sup> PETRIG, Anna, “The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates”, p. 686.

<sup>239</sup> *Idem*, p. 686.

<sup>240</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible Hand’...”, p. 557.

<sup>241</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 689.

<sup>242</sup> DUTTON, Yvonne M., “Gunslinger on the High Seas: A Call for Regulation,”, p. 121–122.

<sup>243</sup> STRUWE, Lars Bangert, “Private Security Companies (PSCs) as a Piracy Countermeasure”, p. 591.

<sup>244</sup> *Cfr.* ponto 12., *infra*.

<sup>245</sup> *Cfr.* ponto 2.3., *supra*.

<sup>246</sup> COITO, “Pirates vs. Private...”, p. 187.

Com efeito, algumas ESP que operaram sob contratos do governo já foram acusadas de abusos de direitos fundamentais, corrupção, violações criminais e uso desproporcional da força<sup>247</sup>. Mais, o cariz de alguns contratos que envolvem estas empresas também é duvidoso levando à falta de transparência das suas ações no mar<sup>248</sup>. A preocupação em relação à população mantém-se, pois pode haver situações em que os seguranças estão a lidar com piratas que, naquela altura, só estão a exercer a atividade de pesca (*Fisher-by-day-and-fighter-by-night phenomenon*)<sup>249</sup>.

Em relação à regulamentação, tal como as EMSP, não se poderá dizer que as ESP que estão a bordo dos navios atuem num completo vazio legal, visto haver *guidelines* direcionadas para a sua atuação e convenções que, embora não as refiram expressamente, auxiliam no desenvolvimento do seu controlo. No entanto, a falta de um treino estandardizado dos profissionais destas empresas, a falta de um sistema de controlo eficaz e a não existência de estatuto jurídico das ESP dificultam a efetividade destas *guidelines*<sup>250</sup>.

Ora, tanto estes problemas como outros têm de ser resolvidos através da cooperação entre ESP, Estados e a comunidade marítima internacional para estabelecer um protocolo claro e uniforme de conduta<sup>251</sup>. É necessário ter em conta que não estamos num cenário de conflito armado, logo os guardas não tomam uma posição ofensiva, mas sim de vigia e pacificadora ao deter hostilidades através da sua presença intimidadora<sup>252</sup>.

É compreensível, ainda, que esta falta de controlo faz com que os governos desconfiem da lealdade dos agentes privados armados estrangeiros que passem pelo

---

<sup>247</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 17. COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 182. RODDEN, Grace e WALSH III, James, “The Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships”, p. 33.

<sup>248</sup> RODDEN e WALSH III, “The Legal Issues ...”, p. 33; PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 17.

<sup>249</sup> COITO, “Pirates vs. Private Security: ...”, p. 185.

<sup>250</sup> AFFI et al., “Countering Piracy through private security in the Horn of Africa: prospects and pitfalls”, p. 939–940.

<sup>251</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 71–72.

<sup>252</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible...’”, p. 570.

seu mar territorial e portos<sup>253</sup>. Ora, estes agentes privados só ganham ao mostrar o seu profissionalismo e capacidades<sup>254</sup>. Uma empresa perderá clientes ao criar escândalos.

O facto de as ESP atuarem no mar e terem como clientes, na maioria das vezes, outras empresas, traz outro tipo de desvantagens e críticas, que as diferencia das EMSP.

Em primeiro lugar, existe o argumento de que a presença de guardas armados a bordo aumenta a probabilidade de incêndio, explosão ou afundamento de navios sob ataque. Ora, se os armadores estão a tentar evitar o pagamento de enormes quantias pela segurança do navio através da presença de uma ESP, então qualquer aumento do risco de incêndio, explosão ou afundamento pode ser simplesmente calculado em futuros prémios de seguro<sup>255</sup>. Já existem empresas de seguros que oferecem descontos aos proprietários dos navios que contratam ESP para passar por águas perigosas<sup>256</sup>.

O perigo acrescido de ter seguranças de uma ESP num navio que transporta materiais perigosos parece ser também uma preocupação válida, no entanto, existem ESP que oferecem os seus serviços em navios de escolta separados, de modo a diminuir este risco<sup>257</sup>.

A indústria naval já mostrou preocupação quanto ao facto de haver cada vez mais a exigência de ter profissionais armados a bordo, aumentando os custos numa indústria já de si competitiva e economicamente instável, levando à contratação de ESP inexperientes<sup>258</sup>. Os custos de contratação, por muito altos que sejam, tendem a compensar os custos económicos e principalmente os custos humanos que um ataque irá provocar. Novamente, cabe aos Estados e à comunidade marítima

---

<sup>253</sup> *Idem*, p. 568.

<sup>254</sup> *Idem*, p. 568–569.

<sup>255</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 71.

<sup>256</sup> RODDEN, WALSH III, “The Legal Issues...”, p. 33.

<sup>257</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater and Maritime...”, p. 71.

<sup>258</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 18; CARBONE, “The Use of ...”, p. 8. AFFI et al., “Countering Piracy ...”, p. 942.

internacional o desenvolvimento de protocolos claros e de sistemas de licença para garantir o profissionalismo das ESP a bordo dos navios.

Já foi exposta a opinião de que a presença de guardas armados a bordo do navio aumenta desnecessariamente o risco para a tripulação, pelo que a comunidade internacional não a deveria autorizar<sup>259</sup>. Ora, os agentes privados têm uma posição intimidadora, fazendo com que os piratas recuem perante a sua presença ou com tiros de aviso<sup>260</sup>. Um plano de defesa claro e seguro envolve a proteção da tripulação através do encaminhamento para um lugar seguro no navio.

Por último, é necessário indicar como grande obstáculo ao cumprimento de padrões desenvolvidos na arena internacional, o facto de os contratos de segurança marítima serem feitos entre dois agentes privados, o armador e a ESP. Ora, um contrato privado torna mais fácil para as ESP subtraírem-se ao cumprimento de Direito Internacional e das leis domésticas, ficando assim os proprietários dos navios responsáveis pelas ações dos seguranças das ESP<sup>261</sup>. Este é um problema mais complexo de que a contratação de uma EMSP por um Estado, pois aí existe pelo menos uma parte do contrato que é pública.

A contratação de uma ESP para trabalhar a bordo de um navio traz várias vantagens como a prevenção de perda de vidas e de propriedade, a redução em prémios de seguro marítimo, a possível prevenção de futuros ataques terroristas, a adição de estabilidade para as regiões afetadas pela pirataria, oferta de um meio sofisticado e eficiente de prevenção da pirataria, a redução do custo dos bens do consumidor que irá resultar com a redução da pirataria<sup>262</sup> e ainda o alívio do Estado na patrulha de áreas de maior risco<sup>263</sup>. Cabe referir, ainda, que não há registo de nenhum ataque de pirataria com sucesso a navio com ESP a bordo<sup>264</sup>.

---

<sup>259</sup> HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater...”, p. 311.

<sup>260</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...”, p. 568.

<sup>261</sup> RODDEN, WALSH III, “The Legal Issues ...”, p. 33.

<sup>262</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 77.

<sup>263</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 17.

<sup>264</sup> *Idem*; PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...”, p. 555.

## **8. Regulamentação**

### **8.1. Instrumentos juridicamente vinculativos**

#### **8.1.1. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e Convenção SUA**

A CNUDM e a Convenção SUA autorizam Estados e forças governamentais a usar a força contra piratas e contra quem pratique roubo armado no mar (neste caso, a Convenção SUA). No entanto, estas convenções não preveem nenhuma situação que envolva a presença das ESP no mar<sup>265</sup>. Importa ainda ter em conta que a contratação de ESP é normalmente feita por outras empresas e não pelos Estados, que são os destinatários de ambos os instrumentos.

Assim, embora estas convenções não se apliquem diretamente às ESP, não deixam de ser importantes para definir a jurisdição e responsabilidades (nomeadamente legislativas) dos Estados quanto à presença de guardas armados nos navios da sua bandeira ou nos navios que passem pelas suas águas territoriais.

#### **8.1.2. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar**

A Convenção SOLAS, na sua versão atual, foi adotada em 1974 e entrou em vigor em 1980, constituindo um conjunto de medidas para a salvaguarda mais efetiva da Vida Humana que passam pela construção dos navios, prevenção e combate de incêndios, salvação, comunicações, transporte de certos tipos de materiais entre outros.

Algumas medidas indicadas pela Convenção SOLAS podem ser relevantes para a atuação das ESP a bordo dos navios, como o reconhecimento da autoridade do comandante<sup>266</sup> e a obrigação de assistir quem esteja em perigo no mar<sup>267</sup>.

---

<sup>265</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 73.

<sup>266</sup> Convenção SOLAS, Regra 8, Capítulo XI-2.

<sup>267</sup> Convenção SOLAS, Regra 33, Capítulo V.

## **8.2. Instrumentos juridicamente não vinculativos**

### **8.2.1. Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias**

O Código ISPS<sup>268</sup> foi criado, em 2004, ao abrigo do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS.

O Código ISPS é dividido em duas partes: a Parte A, obrigatória, contém requisitos detalhados relacionados com a segurança, dirigidos aos governos, autoridades portuárias e companhias de navegação, e a Parte B, recomendatória, indica como implementar estes requisitos.

Este Código não regula o uso de seguranças de uma ESP ou o uso de armas a bordo de navios, no entanto, reconhece que os navios podem ter a bordo agentes privados exteriores para a sua salvaguarda<sup>269</sup>. Com efeito, existem regras no Código que influenciam a atividade das ESP. Por exemplo, a resposta a um ato de violência deve ser feita pelas autoridades governamentais, no porto, mesmo que estejam presentes seguranças a bordo<sup>270</sup>. No mesmo sentido de influenciar a atividade das ESP, o Código reconhece que o comandante tem a responsabilidade última pela segurança do navio<sup>271</sup>, presumindo-se que qualquer limitação a esta responsabilidade está a cargo do Estado de bandeira<sup>272</sup>.

A adesão ao Código ISPS implica um grande compromisso económico. É estimado que a adesão de um navio ao ISPS pode custar 1 279 milhões de dólares iniciais e 730 milhões de dólares por ano. É estimado também que o custo de adesão dos portos atinja estes valores ou mais<sup>273</sup>.

---

<sup>268</sup> International Ship and Port Facility Security Code.

<sup>269</sup> Código ISPS, § 8.5.12.

<sup>270</sup> HOHENSTEIN, James H., “Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated”, p. 6

<sup>271</sup> Código ISPS, § 6.

<sup>272</sup> HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 6.

<sup>273</sup> OCDE, “Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact”, § 165.



### 8.2.2. Regras sobre o Uso da Força

As Regras sobre o Uso da Força (RUF) constituem um modelo internacional, não vinculativo, aplicável no âmbito marítimo<sup>274</sup>, tendo por base as constituições de 76 países<sup>275</sup>. Este modelo é baseado no princípio da legítima defesa. Antes da existência destas regras, as ESP eram obrigadas a ter um plano detalhado sobre a resposta defensiva graduada, o que gerava conflitos, pois há diferentes conceções entre os Estados de bandeira sobre quando é aceitável usar a força<sup>276</sup>. A adesão a estas regras torna o processo mais simples. A adoção das regras constitui uma prova de que as ESP agiram de forma legal durante um ataque, embora não confirmem nenhum tipo de imunidade<sup>277</sup>.

As RUF estipulam que, no caso de qualquer ataque ou ameaça de ataque, o líder da equipa ou outro profissional da ESP, deve avisar o comandante ou o oficial que o substitua de que pretende invocar estas Regras. Os avisos não letais podem ser usados quando houver razões para crer que uma embarcação está a ter um comportamento considerado como semelhante ao de um potencial atacante. As armas de fogo podem ser usadas para disparar tiros de aviso de forma a deter um ataque ou ameaça de ataque. Em resposta a um ataque, real ou iminente, pode recorrer-se ao uso da força, de forma razoável e necessária, no âmbito da legítima defesa, tendo como último recurso, a força letal.

### 8.2.3. Guias da Organização Marítima Internacional

Com o crescimento da presença das ESP, a IMO<sup>278</sup> criou três guias sobre a temática, um para proprietários de navios, operadores de navios e comandantes de navios, outro para Estados de bandeira e outro para as próprias empresas.

---

<sup>274</sup> CARBONE, “The Use of Private ...”, p. 16.

<sup>275</sup> AFFI et al., “Countering Piracy ...”, p. 938.

<sup>276</sup> CARBONE, “The Use of Private ...”, p. 16.

<sup>277</sup> *Idem*.

<sup>278</sup> International Maritime Organization.

Embora a IMO não apoie diretamente o recurso a guardas armados a bordo dos navios, admite a importância do desenvolvimento de guias dirigidos ao uso destes, reconhecendo a necessidade de alguma orientação quanto à sua contratação<sup>279</sup>.

Assim, em 2011, a IMO aprovou o “Guia para proprietários de navios, operadores de navios e para comandantes de navios sobre o uso de agentes privados de segurança a bordo de navios em áreas de alto risco”<sup>280</sup>. Este guia inclui temas como a avaliação de risco, critérios de seleção de ESP, considerações sobre a prestação de serviços (incluindo regras sobre o uso da força) e cobertura de seguro. Este documento refere que é essencial que todos os agentes privados das ESP entendam as regras sobre o uso da força (necessária, proporcional e consistente com a lei nacional), acordadas entre o proprietário do navio, a ESP e o comandante, e lembra ainda que a principal função dos guardas privados é a prevenção<sup>281</sup>.

Em 2012, a IMO acordou o “Guia para as empresas de segurança privadas no âmbito marítimo que fornecem agentes privados de segurança a bordo de navios na Área de Alto Risco”<sup>282</sup>. A intenção seria enriquecer a orientação sobre o uso destas empresas, promover a formação de medidas nacionais e harmonizar a política internacional<sup>283</sup>. Este documento indica vários aspetos que as ESP devem ter em conta, tais como as várias jurisdições em jogo (Estado de bandeira, costeiro e do porto), atualização sobre a situação da pirataria e documentação que prove o seu profissionalismo. Este guia também dá recomendações sobre a seleção, verificação e treino dos guardas. São indicadas também propostas sobre a organização e controlo da equipa dentro do navio, reconhecendo como autoridade última a do comandante.

Em 2015, a IMO criou o “Guia para Estados de bandeira sobre o uso de agentes privados de segurança a bordo dos navios na Área de Alto Risco”<sup>284</sup>. Este guia é

---

<sup>279</sup> IMO, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Anexo, § 1.1; Pizor, “Lending an ‘Invisible Hand’ ...”, p. 563.

<sup>280</sup> IMO, MSC.1/Circ.1405/Rev.2.

<sup>281</sup> IMO, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Anexo, § 5.13.

<sup>282</sup> IMO, MSC.1/Circ.1443.

<sup>283</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 18.

<sup>284</sup> IMO, MSC.1/Circ.1406/Rev.3, p. 44.

considerado muito geral, pois indica que os Estados devem regular a presença de agentes privados de segurança a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, mas não estabelece nenhum padrão para o efeito<sup>285</sup>.

#### **8.2.4. BIMCO e GUARDCON**

A BIMCO é a maior associação internacional de armadores, com mais de 2.100 membros em todo o mundo, tendo como uma das missões a criação de contratos marítimos padrão.

Em 2012, a BIMCO criou o contrato padrão para o emprego de guardas de segurança nos navios<sup>286</sup>. As principais questões abordadas por este contrato incluem seguros, permissões, licenças de transporte de armas, responsabilidade e indemnizações e responsabilidade do comandante pela navegação segura.

O contrato deve ser analisado em conjunto com o Guia sobre as Regras para o Uso da Força por Pessoal de Segurança Privada Armada na Defesa de um Navio Mercante<sup>287</sup>. Este Guia consiste num complemento de interpretação das Regras para o Uso da Força. Assim, na iminência de um ataque, a equipa deve ter em atenção este guia, respondendo de forma proporcional, e usar a força letal somente quando for estritamente necessário. O guia mostra também vários cenários exemplificativos, de forma a fazer compreender a melhor reação a cada tipo de ataque. O guia explica também como os tiros de aviso devem ser dados e os cenários em que se pode usar a força letal.

#### **8.2.5. Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança**

Como já foi dito, o Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança tem como objetivo clarificar algumas questões sobre a presença de

---

<sup>285</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...’”, p. 564.

<sup>286</sup> GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels,( Contrato GUARDCON).

<sup>287</sup> Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV) (Guia sobre RUF).

empresas de segurança privadas em ambientes complexos<sup>288</sup>, logo, pode considerar-se aplicável às ESP no mar<sup>289</sup>.

De acordo com o Código, um ambiente complexo é “qualquer área que esteja sofrendo ou recuperando de distúrbios ou instabilidade, seja devido a desastres naturais ou conflitos armados, onde o estado de direito tenha sido substancialmente prejudicado e, no qual a capacidade da autoridade estatal para lidar com a situação seja diminuída, limitada ou não existente”<sup>290</sup>. A referência a “qualquer área” (*any area*) em oposição a “qualquer território” (*any territory*) indicia que existe a intenção de cobrir, para além dos atos praticados no território do Estado, outras situações, como as de ESP a bordo de um navio<sup>291</sup>. Quanto às características da área, já vimos que a razão da existência de pirataria em várias zonas é a instabilidade e a falta de capacidade para superar a situação<sup>292</sup>.

Para além disso, o parágrafo 7 do Código indica que os signatários devem considerar o Código como fundamento para o desenvolvimento de outros princípios adicionais aplicáveis a serviços relacionados, como os serviços de segurança marítima<sup>293</sup>. A palavra “adicional” (*additional*) pretende significar que se deve ter em consideração não só os princípios que irão ser desenvolvidos como também os que já estão assentes no Código<sup>294</sup>.

Mais de metade das empresas signatárias tem os seus serviços parcial ou totalmente inseridos na área da segurança marítima, o que indicia que o Código é um instrumento relevante para a sua atuação<sup>295</sup>.

No Código estão indicados os compromissos quanto à conduta dos profissionais (incluindo o respeito pelos direitos humanos) e também quanto à gestão da empresa. Quanto ao uso da força, o Código refere que os signatários devem seguir as RUF,

---

<sup>288</sup> Cfr. ponto 2.4.4., *supra*.

<sup>289</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 853.

<sup>290</sup> Código, Secção B.

<sup>291</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 853.

<sup>292</sup> Cfr. ponto 5. *supra*. PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 853.

<sup>293</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 853.

<sup>294</sup> *Idem*, p. 852.

<sup>295</sup> *Idem*, p. 853.

usando a força de forma proporcional e só se for estritamente necessário, tendo em conta a exceção da legítima defesa.

#### **8.2.6. Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos**

Os Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos (UNGP<sup>296</sup>) consistem num instrumento de 31 princípios direcionados para o combate e prevenção de violações dos direitos humanos no âmbito setor privado.

Este conjunto de princípios dá corpo ao dever dos Estados e das empresas protegerem os direitos humanos, ao mesmo tempo que formula recomendações para estes desenvolverem o acesso à compensação em caso de violação dos direitos humanos. Para isso, os Estados têm o dever de assegurar meios judiciais, legislativos e administrativos, e as empresas devem desenvolver mecanismos efetivos de denúncias.

Apesar das dúvidas que suscita a responsabilidade de entidades privadas perante o Direito Internacional, o guia não deixa de ser uma boa orientação para as ESP e, como o UNGP refere: a responsabilidade de uma empresa pelo respeito dos Direitos Humanos é independente do Estado e da sua capacidade de cumprir as suas próprias obrigações de Direitos Humanos<sup>297</sup>.

.

---

<sup>296</sup> The UN Guiding Principles for Business and Human Rights.

<sup>297</sup> UNGP, § 11.



## Capítulo 4 O Documento Montreux no contexto marítimo

O DM foi o primeiro documento de importância internacional que lembrou aos Estados a aplicação das obrigações de Direito Internacional em relação às EMSP<sup>298</sup>.

Com a expansão das ESP para o mar, deu-se a necessidade de repensar o DM numa perspetiva marítima, e assim desenvolver uma interpretação daquele documento que permita a sua aplicação ao ambiente de segurança marítima.

Existem três fatores que apoiam a aplicação do DM no contexto marítimo<sup>299</sup>. Primeiro, o DM pode ser aplicável ao tempo de paz<sup>300</sup>. Segundo, a definição de EMSP consegue abranger o contexto marítimo, isto é, são definidas como empresas privadas todas aquelas que oferecem serviços de segurança, independentemente de como se qualificam e da área geográfica em que prestam os seus serviços<sup>301</sup>. Por último, o próprio DM inclui um comentário onde refere que pode ser usado como guia prático para EMSP que prestem os seus serviços a bordo de navios mercantes<sup>302</sup>.

### 9. Criação do Fórum marítimo do Documento Montreux

Em 2004, foi acordada a criação do Grupo de Trabalho Marítimo (*Maritime Working Group*) que tem como objetivo a discussão da relevância do DM para a segurança marítima e das boas práticas que os Estados podem adotar na regulamentação das ESP a bordo dos navios. Este Grupo de Trabalho é, atualmente, presidido por Portugal.

Dentro do Grupo, já houve alguns avanços, como o processo de criação de um guia interpretativo (*Reference Document*) do DM de forma a permitir a sua aplicação contextualizada às ESP que operam em ambiente marítimo<sup>303</sup>. A estrutura deste

---

<sup>298</sup> PETRIG, Anna, “Looking at the Montreux Document from a Maritime Perspective”, p. 1.

<sup>299</sup> COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 196.

<sup>300</sup> DM, Explanatory Comments, p. 32,

<sup>301</sup> COITO, “Pirates vs. Private...”, p. 196; DM, Prefácio, ponto 9, a).

<sup>302</sup> DM, Explanatory Comments, p. 39; COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 197.

<sup>303</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security” 30.01.2018, p.2.

documento seria similar à do DM, sendo constituído por duas partes: a primeira com as obrigações internacionais dos Estados aplicáveis num contexto marítimo; e a segunda, com as Boas Práticas que os Estados podem seguir<sup>304</sup>. A primeira parte consistiria na transcrição das obrigações indicadas no DM para o contexto marítimo e na adição de novas obrigações específicas para a presença de ESP no âmbito marítimo<sup>305</sup>. A segunda parte consistiria na seleção das Boas Práticas indicadas no DM pertinentes para o contexto marítimo e a adição de práticas provenientes de fontes de Direito Internacional específicas da área marítima<sup>306</sup>.

## **10. Aplicação de conceitos do Documento Montreux ao Mar**

### **10.1. O conceito de empresas militares e de segurança privadas**

Conforme já referido, o DM pode auxiliar na identificação de normas pertinentes para as ESP a bordo dos navios. Para isso, é necessário entender de que forma os conceitos utilizados naquele documento poderão ser adaptáveis ao contexto marítimo e às ESP a bordo dos navios.

O DM define a EMSP como uma entidade privada que oferece serviços militares e/ou de segurança, independentemente de como se descrevam a si próprias<sup>307</sup>. Neste caso, teremos de observar as características destas empresas no mar de modo a encontrar as diferenças e as similitudes.

Estas empresas são contratadas para proteger os navios mercantes quando o Estado competente não tem meios suficientes para assegurar esta proteção<sup>308</sup>. Sendo assim, estas empresas não disponibilizam serviços militares (não são contratadas para conduzir hostilidades), oferecendo somente serviços de segurança (incluindo

---

<sup>304</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 2019, p. 1–2,

<sup>305</sup> *Idem*, p.1.

<sup>306</sup> *Idem*, p. 2.

<sup>307</sup> DM, Prefácio, ponto 9.4.

<sup>308</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 3.



funções logísticas e administrativas<sup>309</sup>) que têm como objetivo a defesa contra atacantes. Podemos então designar estas empresas como Empresas de Segurança Privada no âmbito marítimo/ a bordo de navios<sup>310</sup>. Esta definição tem a vantagem de abranger tanto empresas de segurança privadas que atuam somente no mar como também as que atuam em terra e no mar<sup>311</sup>.

## 10.2. O conceito de Estado contratante

O termo “Estado Contratante” é definido pelo DM como o Estado que contrata diretamente os serviços das EMSP<sup>312</sup>. Aqui, pode-se notar que está assente a ideia de que é um Estado e não uma entidade privada que contrata os serviços de uma EMSP. No contexto marítimo, geralmente são entidades privadas, nomeadamente os armadores, que contratam as ESP<sup>313</sup>. Assim, existem duas opções para redefinir o termo “Estados Contratantes” de forma a adaptá-lo ao contexto marítimo.

A primeira é interpretar o termo “Estado Contratante” como sendo o Estado onde a entidade privada contratante de uma ESP tem uma ligação jurídica estreita, ou seja, uma conexão genuína com base nos elementos território ou nacionalidade<sup>314</sup>.

A segunda seria olhar para o conceito de “Estado Contratante” como equivalente a uma entidade privada com a obrigação de respeitar os direitos humanos<sup>315</sup>. Esta responsabilidade poderia ter por base os Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos do Conselho dos Direitos Humanos das Nações Unidas<sup>316</sup>. Como fator de sustentação desta opção, pode-se indicar que o DM refere que as boas práticas para os Estados Contratantes podem também servir para outros clientes das

<sup>309</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 2019, p.4.

<sup>310</sup> Na língua inglesa estas empresas poderão ser nomeadas como Private Maritime Security Companies (PMSC), mudando simplesmente a palavra correspondente à sigla “M” de “military” para “maritime”. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 3.

<sup>311</sup> A título de amostra, pode-se referir que a Associação ICoC tem cerca de 94 empresas como membros, havendo cerca de 16 que somente oferecem serviços no mar e 28 que oferecem tanto serviços no mar como em terra. Isto significa que quase 50% dos membros da ICoC oferecem serviços marítimos. MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 29.11.2018, p. 3.

<sup>312</sup> Prefácio DM, ponto 9, alínea c).

<sup>313</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux Document ...”, p. 15.

<sup>314</sup> *Idem*.

<sup>315</sup> *Idem*.

<sup>316</sup> *Idem*, p. 16.

EMSP, como organizações internacionais, ONGs e empresas<sup>317</sup>, podendo assim enquadrar as entidades privadas como destinatárias destas boas práticas<sup>318</sup>.

Para o efeito, a primeira opção parece ser a mais realista, pelas dificuldades inerentes à aplicação direta do Direito Internacional às empresas<sup>319</sup>. Um Estado tem a obrigação de regulamentar certas atividades das empresas sediadas no seu território de modo a cumprir as suas obrigações de Direito Internacional e de Direitos Humanos<sup>320</sup>. Aliás, esta obrigação pode ser retirada da declaração 4, da Parte I do DM<sup>321</sup>. Deste modo, os Estados Contratantes poderiam estabelecer uma legislação direcionada para a determinação dos serviços das ESP, para os processos e critérios de seleção e até para o estabelecimento de cláusulas obrigatórias para as entidades privadas contratantes de ESP. As Boas Práticas 1 a 18, da Parte II do DM, poderiam servir de guia para esta legislação. Os Estados também têm a obrigação de investigar e julgar violações de Direito Internacional, provocadas por empresas sediadas no seu território. Esta obrigação também está indicada na declaração 6, da Parte I do DM, podendo ser transferida para o contexto marítimo. O Estado contratante poderá, ainda, delimitar a sua jurisdição penal e civil, na legislação nacional, por atos praticados pelas ESP e pelos seus profissionais, seguindo as Boas Práticas 19 e 20 do DM.

### 10.3. O conceito de Estado territorial

O DM define o Estado territorial como sendo o Estado em cujo território as EMSP operam<sup>322</sup>.

No entanto, no contexto marítimo, esta definição não parece adequada, pois os navios não partes do território do Estado cuja bandeira o navio arvora<sup>323</sup>. O termo “território” deve então ser interpretado, neste contexto, como jurisdição, isto é, a

---

<sup>317</sup> DM, Parte II, p. 16.

<sup>318</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 16–17.

<sup>319</sup> *Cfr.* ponto 13., *infra*.

<sup>320</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 15.

<sup>321</sup> *Idem*.

<sup>322</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>323</sup> *Idem*.

competência para exercer funções legislativas, executivas e judiciais<sup>324</sup>. Assim, no contexto marítimo, o Estado territorial será o Estado em cuja jurisdição uma ESP opera<sup>325</sup>.

Ora, o termo Estado territorial aplicado no contexto marítimo é mais complexo do que parece. Os guardas das ESP operam em navios que passam por várias áreas marítimas diferentes (alto mar, mar territorial, estreitos internacionais...) e, no Direito do Mar, nomeadamente na CNUDM, existem diferentes regras referentes à jurisdição do Estado sobre um navio, dependendo da área marítima onde este se encontra<sup>326</sup>. Assim, a noção de Estado territorial no contexto marítimo pode abranger três tipos de Estados: Estado de bandeira, Estado costeiro e Estado do porto<sup>327</sup>.

### 10.3.1. Jurisdição em geral

Em primeiro lugar, é necessário ter em conta que o artigo 91.º, n.º 1, da CNUDM refere que os navios devem possuir a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, havendo a obrigação de existência de um vínculo substancial entre o Estado e o navio. Assim sendo, os navios devem submeter-se à jurisdição exclusiva do Estado de bandeira quando localizados no alto mar, de acordo com o artigo 92.º da CNUDM, tendo os Estados a obrigação de exercer esta jurisdição<sup>328</sup>. Tal implica a obrigação de assegurar que os seus navios não praticam atividades criminosas e a obrigação primária de manter a segurança no mar<sup>329</sup>.

---

<sup>324</sup> *Idem*.

<sup>325</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>326</sup> FABRIS, Daniele, “Crimes Committed at Sea and Criminal Jurisdiction: Current Issues of International Law of the Sea Awaiting the ‘Enrica Lexie’ Decision”, p. 14.

<sup>327</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security” 29.11.2018, p. 2; PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 5–6.

<sup>328</sup> GUEDES, Armando M. Marques, *Direito do Mar*, p. 193. SCHECHINGER, “Responsibility for Human...”, p. 9.

<sup>329</sup> SCHECHINGER, “Responsibility for Human...”, p. 9.

Seguindo esta linha, a um navio protegido por uma ESP, quando transita no alto mar, é aplicável a jurisdição do Estado de bandeira, sendo este, na perspetiva do DM, o Estado Territorial<sup>330</sup>.

Por sua vez, nas outras áreas marítimas (mar territorial e porto), a jurisdição do Estado de bandeira poderá em certos aspetos ser concorrente com a de outros Estados (costeiro e do porto)<sup>331</sup>.

Esta concorrência de jurisdições entre Estados afeta a determinação do Estado responsável pelo cumprimento de certas Boas Práticas previstas no DM, para o Estado Territorial, num contexto marítimo. Deste modo, proceder-se-á a uma reflexão sobre a adaptação das Boas Práticas 44, 49 e 43 ao contexto marítimo.

No DM, a Boa Prática 44 refere que o Estado Territorial deve criar regras sobre a posse de armas pelos profissionais das EMSP. A Boa Prática 43 do DM indica que o Estado Territorial deve estabelecer regras quanto ao uso da força e de armas pelos guardas das EMSP. De acordo com a Boa Prática 49 do DM, os Estados Territoriais devem incluir na sua jurisdição os crimes de Direito Internacional e nacional cometidos por EMSP e pelo seu pessoal e, além disso, prever a responsabilidade criminal das pessoas coletivas por crimes cometidos pelas EMSP, de acordo com o sistema legal nacional do Estado Territorial.

### **10.3.2. Regulação da posse de armas, do uso da força e da responsabilidade criminal dos profissionais das empresas de segurança privada**

#### **10.3.2.1. Jurisdição dos Estados de bandeira**

Os navios no alto mar estão submetidos à jurisdição exclusiva do Estado de bandeira, de acordo com o artigo 92.º, n.º 1, da CNUDM. Desta norma pode retirar-se que o Estado de bandeira é o principal responsável pela regulação da posse de

---

<sup>330</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 6.

<sup>331</sup> *Idem.* WILLIAMS, Simon O., “Maritime Security: State Jurisdiction Over PCASP”, p. 3–4.

armas e do uso da força e a sua jurisdição abrange a responsabilidade criminal por factos que aconteçam dentro de um navio que arvora a sua bandeira<sup>332</sup>.

Quanto à posse de armas, pode acrescentar-se que o artigo 94.º, n.º 3, da CNUDM enuncia os deveres dos Estados de bandeira, especificando algumas das medidas que podem ser tomadas. Entre estas medidas figura o “equipamento e condições de navegabilidade do navio”, dentro das quais se pode enquadrar a regulação da posse das armas<sup>333</sup>. Assim, o Estado de bandeira é obrigado, pela CNUDM, a regular a posse de armas nos navios que arvoram a sua bandeira<sup>334</sup>.

Deste modo, o Estado de bandeira pode criar um sistema de autorizações e licenças para a atuação das ESP a bordo dos seus navios, controlando, assim, o profissionalismo e o respeito pelos direitos humanos e legislação nacional. As Boas Práticas 24 – 42 do DM podem servir como guia para a criação destes sistemas.

No entanto, em todas estas matérias, assim que o navio entra no mar territorial ou no porto de um Estado terceiro, a sua jurisdição concorre com a dos Estados costeiros e do porto.

#### **10.3.2.2. Jurisdição dos Estados costeiros**

As leis e regulamentações do Estado costeiro que poderão afetar os navios que passam pelo seu mar territorial, inserem-se no regime da passagem inofensiva, previsto no artigo 21.º da CNUDM.

De acordo com o artigo 17.º da CNUDM, salvo disposição em contrário, os navios de qualquer Estado têm o direito de proceder à passagem inofensiva pelo mar territorial de outro Estado. Uma passagem é considerada inofensiva quando não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro (artigo 19.º da CNUDM). No n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM está indicada uma lista de atividades consideradas prejudiciais à paz, boa ordem ou segurança para o Estado costeiro.

---

<sup>332</sup> HONNIBALL, Arron N., “The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-Active Port States?”, p. 505.

<sup>333</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 8.

<sup>334</sup> *Idem*, p. 6. WILLIAMS, “Maritime Security ...”, p. 2.

Importa assim perceber, em primeiro lugar, se a presença de agentes armados e o uso da força a bordo de um navio estrangeiro que passa pelo mar territorial do Estado costeiro poderá ser considerada passagem inofensiva, por confronto com as situações pertinentes descritas no n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM.

Assim, considera-se como atividade prejudicial “qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo” (alínea b) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM). Não está impedida a simples presença de guardas armados, visto que os termos “exercício” e “manobra” requerem algum tipo de atividade, não abrangendo a mera posse de armas<sup>335</sup>. Estas noções também não incluem o uso de armas em legítima defesa, visto que pressupõem uma atividade hostil. A legítima defesa não é uma atividade hostil, nestes termos, não é de iniciativa, mas sim de resposta<sup>336</sup>.

Também é considerado prejudicial “o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave”, seja estatal ou civil<sup>337</sup> (alínea e)). Assim, a passagem de um navio, no mar territorial de um Estado terceiro, com uma ESP a bordo que atue com uma aeronave, será considerada prejudicial<sup>338</sup>.

O “embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro” é, igualmente, considerado uma atividade prejudicial (alínea g)). Assim, o embarque ou desembarque de armas, por uma ESP, no mar territorial de um Estado terceiro constitui uma atividade prejudicial, só podendo ser desenvolvida de acordo com as leis deste Estado<sup>339</sup>.

Por último, é considerada prejudicial “qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem” (alínea l)). Daqui decorre que a lista do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM não pretende ser exaustiva, dando assim grande

---

<sup>335</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 681.

<sup>336</sup> *Idem*.

<sup>337</sup> *Idem*.

<sup>338</sup> *Idem*, p. 681–682.

<sup>339</sup> *Idem*, p. 682.

margem para o Estado costeiro determinar se certas atividades são ou não inofensivas<sup>340</sup>.

Neste contexto, a alínea l) do n.º 2 do artigo 19.º, mesmo interpretada em conjunto com o n.º 1 do mesmo artigo<sup>341</sup>, não impede que os Estados costeiros considerem a simples posse de armas e o uso de armas em legítima defesa como prejudicial à paz, boa ordem ou segurança<sup>342</sup>. Estes são termos muito ambíguos e adaptam-se a qualquer interpretação que os Estados queiram dar<sup>343</sup>. Os Estados podem, a partir do artigo 19.º, n.º 1, alínea l), da CNUDM, considerar qualquer posse de armas ou o uso da força em legítima defesa como prejudicial. É o que na realidade acontece, pois muitos Estados costeiros regulam e proíbem o uso de armas nos navios mercantes que passam pelas suas águas territoriais<sup>344</sup>, limitando assim, mesmo que indiretamente, o uso da força em legítima defesa. Acresce que os pressupostos da legítima defesa variam de Estado para Estado, logo uma situação pode ser avaliada pelo Estado de bandeira como de legítima defesa, mas ser considerada pelo Estado costeiro como abuso de legítima defesa (uso excessivo da força), o que faz com que a passagem do navio seja prejudicial, nos termos do artigo 19.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM.

Resumindo, a passagem de um navio com guardas armados a bordo pelo mar territorial de um Estado costeiro pode ser considerada prejudicial, se houver uso de armas (sem ser em legítima defesa), atividade que envolva aeronaves, embarque e desembarque de armas e qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem, de acordo com o artigo 19.º, n.º 2, da CNUDM.

Ainda assim, se o Estado costeiro considerar a posse de armas como uma atividade inofensiva, é necessário ter em conta que este pode adotar leis e regulamentos sobre o direito de passagem inofensiva, estando autorizado pela CNUDM a regular as

<sup>340</sup> HAKAPÄÄ, Kari, “Innocent Passage”, § 7.

<sup>341</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 682–83.

<sup>342</sup> WILLIAMS, “Maritime Security ...” p. 4; AGYEBENG, Kissi, “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea,” p. 21.

<sup>343</sup> AGYEBENG, “Theory in Search...”, p. 20.

<sup>344</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 685.

matérias descritas no artigo 21.º, n.º 1, da CNUDM<sup>345</sup>. A alínea deste artigo que parece ser pertinente quanto à matéria da presença de guardas armados num navio mercante, é a alínea h)<sup>346</sup>. Esta autoriza o Estado costeiro a regulamentar a “prevenção das infrações às leis e regulamentos aduaneiros...”, podendo ser aqui incluídas as leis e regulamentos aduaneiros sobre armamento<sup>347</sup>.

Ainda dentro da matéria da regulamentação da passagem inofensiva pelo Estado costeiro, cabe referir o disposto no n.º 2 do artigo 21.º da CNUDM. De acordo com esta norma, é proibido ao Estado costeiro regulamentar o “projeto, construção, tripulação ou equipamento de navios estrangeiros, a não ser que se destinem à aplicação de regras ou normas internacionais geralmente aceites”. Não existem regras internacionalmente aceites sobre a posse e uso de armas por guardas privados num navio mercante<sup>348</sup>. Das quatro áreas indicadas neste artigo, a presença de guardas armados num navio mercante parece inserir-se na área da “tripulação”<sup>349</sup>. Ora, a lógica por detrás da proibição de um Estado costeiro regulamentar a tripulação de um navio, e as outras matérias indicadas no artigo, é proteger a integridade da navegação marítima global pois, se a um Estado costeiro fosse permitido emitir regulamentação aplicável à tripulação dos navios que passam no seu mar territorial, isto haveria de limitar a liberdade de navegação<sup>350</sup> e dificultaria o direito de passagem inofensiva (artigo 24.º, n.º 1, alínea a), da CNUDM).

Seguindo esta linha, a proibição abrange a imposição de requisitos relativos à tripulação que o navio não pode ajustar quando passa pelo mar territorial<sup>351</sup>. Ora, teoricamente, os guardas armados podem desembarcar e as armas podem ser

---

<sup>345</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 9.

<sup>346</sup> O termo “segurança da navegação”, na alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º da CNUDM, refere-se à construção, equipamento, condições de trabalho e navegabilidade do navio, não podendo ser aqui incluído a presença de guardas armados de ESP. Ainda assim, esta alínea não deixa de ser relevante quanto aos requisitos de construção de um navio com ESP e quanto às condições de trabalho dos guardas. ILC, “Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries”, artigo 34.º, p. 280. PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 10.

<sup>347</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 10.

<sup>348</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>349</sup> *Idem*.

<sup>350</sup> Kleemola-Juntunen, Pirjo, “The Right of Innocent Passage: The Challenge of the Proliferation Security Initiative and the Implications for the Territorial Waters of the Åland Islands,” p. 254; *Idem*.

<sup>351</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 9.



guardadas para o navio proceder à passagem pelo mar territorial de um outro Estado<sup>352</sup>.

Assim, pode concluir-se que, de acordo com o artigo 21.º, n.º 2, da CNUDM, o Estado costeiro tem competência para legislar sobre a posse de armas a bordo de um navio que passe pelo seu mar territorial, mas só em relação à área aduaneira (indicada na alínea h) do n.º 1 do artigo 21.º da CNUDM)<sup>353</sup>. No entanto, muitos Estados regulamentam a posse de armas abrangendo matérias muito para além da área aduaneira, e muitas vezes até proíbem a simples posse destas, fazendo uso do artigo 19.º, n.º 2, alínea l), da CNUDM<sup>354</sup>.

Para melhor compreender esta opção de regulação da posse de armas em domínios que vão para além da área aduaneira, importa considerar a situação dos navios de guerra, que gera muita discussão. Embora vários Estados “marítimos” considerem a exigência de prévia autorização ou notificação, uma limitação inaceitável do direito de passagem inofensiva, e consequentemente uma violação do artigo 24.º da CNUDM, muitos outros Estados, em declarações formuladas aquando da vinculação à CNUDM, exigem estas formalidades para a passagem de navios de guerra estrangeiros no seu mar territorial<sup>355</sup>. Ainda assim, mesmo entre Estados que não formularam qualquer declaração na CNUDM sobre este aspeto, é notada a prática de os navios de guerra notificarem a sua passagem pelas águas territoriais de outros Estados, a nível informal<sup>356</sup>. Aqui, poderá compreender-se a resistência quanto à presença de ESP a bordo dos navios quando passam pelo mar territorial. Ora, se existem Estados que reservam o seu direito de legislar sobre a passagem de navios de guerra, que são navios pertencentes a uma entidade pública, nomeadamente por causa da presença de armas a bordo<sup>357</sup>, é compreensível a

---

<sup>352</sup> *Idem*.

<sup>353</sup> *Idem*, p. 10.

<sup>354</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...”, p. 556; PETRIG, “The Use of Force...”, p. 685.

<sup>355</sup> Nomeadamente, Argélia, Argentina, Bangladesh, Cabo Verde, Chile, China, Croácia, Equador, Egito, República Islâmica do Irão, Malta, Montenegro, Omã, Roménia, São Tomé e Príncipe, Sérvia e Iémen. Fora das declarações aquando da assinatura da CNUDM, existem ainda bastantes outros Estados que requerem autorização ou notificação para a passagem de um navio de guerra no seu mar territorial. AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 42-43; HAKAPÁÁ, “Innocent Passage”, § 31.

<sup>356</sup> BARDIN, Anne “Coastal State’s Jurisdiction over Foreign Vessels”, p. 64.

<sup>357</sup> AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 33.

posição que apresentam sobre a passagem de navios privados com agentes privados armados.

Para além disso, não parece que a regulamentação, ou até mesmo a proibição de posse de armas, constitua uma violação do artigo 24.º da CNUDM. O objetivo deste artigo é atingir um ponto de equilíbrio entre a liberdade de navegação e a soberania dos Estados no seu mar territorial, permitindo aos Estados costeiros a regulamentação de certas matérias dentro do seu mar territorial, desde que não impeça, sem justificação, a prática do direito de passagem inofensiva dos navios estrangeiros. De facto, existem Estados costeiros que regulamentam a passagem de ESP e, principalmente, o transporte de armas. No entanto, como já foi dito, a regulamentação ou mesmo a proibição da posse de armas, só por si, não viola as obrigações das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 24.º da CNUDM, pois os navios podem ter à sua disposição alternativas que lhes permitem passar pelo mar territorial observando a regulamentação do Estado costeiro.

Quanto à responsabilidade criminal por ofensas cometidas pelo pessoal das ESP, de acordo com o artigo 27.º, n.º 1, da CNUDM é referido que “a jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação à infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem”. No entanto, se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro ou for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial, o Estado costeiro poderá exercer a sua jurisdição penal, como está previsto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do mesmo artigo<sup>358</sup>. Por exemplo, um caso simples de direito de exercício da jurisdição penal de um Estado costeiro seria uma troca de tiros que envolvesse guardas de uma ESP no seu mar territorial.

Com efeito, o artigo 27.º da CNUDM deixa uma grande liberdade para o Estado costeiro assumir a sua jurisdição, pois só este é que pode determinar se o crime tem

---

<sup>358</sup> HAKAPÄÄ, “Innocent Passage,” § 20; PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 11–12.

consequências para si ou se perturba a paz ou ordem<sup>359</sup>. Ora, se um Estado costeiro considerar que a posse de armas no seu mar territorial é uma atividade prejudicial, tem o direito de exercício de jurisdição penal sobre os infratores, tendo como base as alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 27.º da CNUDM. O artigo 25.º, n.º 1, da CNUDM sugere, ainda, que o Estado costeiro pode tomar as medidas necessárias para impedir qualquer passagem que não seja inofensiva<sup>360</sup>.

Tendo em conta as considerações feitas, parece adequado sugerir a implementação de um sistema de autorizações e licenças para a passagem dos navios, de forma a facilitar a navegação e garantir que os Estados costeiros não se sintam ameaçados com a sua presença. Novamente, as Boas Práticas 24 – 42 do DM poderão ser pertinentes nesta matéria, no contexto marítimo. No DM estas Boas Práticas respeitam a autorizações para a atuação em terra. Com esta base, os Estados costeiros podem emitir autorizações e licenças para a passagem de navios com ESP a bordo que cumpram os critérios definidos por estes.

### 10.3.2.3. Jurisdição dos Estados do porto

Os portos estão situados no território do respetivo Estado, caindo assim na soberania territorial deste<sup>361</sup>. Assim, nos portos, os navios estão sujeitos à jurisdição do Estado do porto. Esta jurisdição inclui competência legislativa e jurisdicional e a competência de intervenção coativa das suas autoridades (que pode ser autolimitada)<sup>362</sup>. Não existe nenhum direito de livre acesso dos navios aos portos estrangeiros<sup>363</sup> e, nestes, os navios têm de cumprir a lei estadual do porto, assim como qualquer pessoa estrangeira está obrigada a cumprir a lei do território visitado<sup>364</sup>. No entanto, a jurisdição do Estado do porto continua a ser concorrente, pois não exclui a possibilidade de o Estado de bandeira aplicar as suas normas ou

<sup>359</sup> AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 25–26.

<sup>360</sup> *Idem*, p. 21.

<sup>361</sup> KOPELA Sophia, “Port-State Jurisdiction, Extraterritoriality, and the Protection of Global Commons”, p. 93. RYNGAERT Cedric e RINGBOM, Henrik, “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential”, p. 382; MOLENAAR, Erik Jaap, “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage”, p. 227.

<sup>362</sup> PINHEIRO, Luís de Lima, “Temas de Direito Marítimo: II. O Navio Em Direito Internacional”, p. 452.

<sup>363</sup> MOLENAAR, “Port State ...”, p. 227.

<sup>364</sup> RYNGAERT, RINGBOM, “Introduction: Port State ...”, p. 382.

considerar os seus tribunais competentes relativamente a factos que ocorram no seu navio<sup>365</sup>.

No entanto, parece haver um uso internacional no sentido de que as autoridades locais do Estado do porto só intervêm a bordo de um navio se o comandante ou o cônsul do Estado de bandeira o solicitar e se houver questões de ordem pública<sup>366</sup>. Os Estados do porto só aplicam a sua legislação criminal quando os seus interesses estão em jogo, ficando a matéria da economia interna do navio sob a jurisdição do Estado de bandeira<sup>367</sup>. Além disso, a mera presença física da embarcação no porto não confere ao Estado do porto jurisdição territorial ilimitada<sup>368</sup>. Isto porque a jurisdição de carácter executivo no território de um Estado deve ser exercida com base na lei<sup>369</sup>.

É lógico que a presença de guardas armados para além dos limites físicos do navio poderá cair sob a alçada da jurisdição do Estado do porto, nomeadamente por causa da possibilidade de transporte de armas para o território do Estado ou da violação das leis aduaneiras ou por razões de segurança<sup>370</sup>. As armas e munições que forem transportadas para os portos do Estado costeiro devem ser declaradas aos funcionários aduaneiros e, se o comandante não o fizer, pode ficar sujeito a sanções criminais<sup>371</sup>. Mesmo dentro dos limites físicos do navio, o Estado do porto pode ter um interesse legítimo em intervir, minimizando os riscos dentro do porto. Neste âmbito, o Estado do porto pode proibir a presença de guardas armados a bordo dos navios ou obrigar estes a respeitar os requisitos da legítima defesa regulamentados por aquele Estado<sup>372</sup>.

---

<sup>365</sup> PINHEIRO, “Temas de Direito ...”, p. 452.

<sup>366</sup> KOPELA, “Port-State Jurisdiction...”, p. 93; PINHEIRO, “Temas de Direito ...”, p. 452–453.

<sup>367</sup> HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 12–13; PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 12. No entanto, o termo de “economia interna do navio” é pouco definido levando a diferentes interpretações por diferentes Estados. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

<sup>368</sup> KOPELA, “Port-State Jurisdiction...”, p. 93.

<sup>369</sup> *Idem*.

<sup>370</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

<sup>371</sup> DUBNER, Barry Hart et al., “On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia - Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications”, p. 1042.

<sup>372</sup> RYNGAERT, RINGBOM, “Introduction: Port State ...”, p. 382; MOLENAAR, “Port State Jurisdiction ...”, p. 227. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

No n.º 2 do artigo 25.º da CNUDM é, ainda, indicado que o Estado costeiro tem o direito de adotar as medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita a admissão dos navios nas águas interiores ou em instalações portuárias.

Aqui sugere-se novamente a criação de um sistema de licenças e autorizações para navios com guardas de ESP a bordo dos navios, similar ao que foi referido para os Estados costeiros.

Em relação a ofensas criminais provocadas por guardas de ESP a bordo de navio situado num porto de um Estado estrangeiro, estas inserem-se na jurisdição penal do Estado do porto, por ser algo que afeta a ordem pública do Estado. No entanto, é necessário ter em conta que a legislação penal de certos Estados (nomeadamente a portuguesa, no artigo 4.º do Código Penal) determina que o Estado de bandeira tem jurisdição penal sobre os atos cometidos a bordo. No caso de uma ofensa provocada por um guarda de uma ESP num navio da sua bandeira, o Estado irá querer impor também a sua jurisdição, havendo, como já referido, um caso de concorrência de jurisdições.

#### **10.4. Estreitos internacionais**

##### **10.4.1. Regime geral dos estreitos internacionais**

O regime de passagem de navios pelos estreitos internacionais comporta algumas diferenças em relação à passagem inofensiva, sendo importante perceber se isto influencia a competência dos Estados ribeirinhos de regulação da presença de ESP a bordo dos navios.

A definição legal de estreitos no Direito Internacional tem como base dois elementos, o geográfico e o funcional<sup>373</sup>. O elemento geográfico tem a ver com a

---

<sup>373</sup> LAPIDOTH, Ruth, “International Straits”, § 1.

natureza das extensões de água que o estreito liga, e o elemento funcional está ligado ao facto de estas serem utilizadas para navegação internacional<sup>374</sup>.

O elemento central do capítulo da CNUDM sobre os estreitos utilizados para navegação internacional está na passagem em trânsito, regime descrito no artigo 38.º, n.º 2, da CNUDM como exercício da liberdade de navegação exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido<sup>375</sup>. Este regime é aplicável somente a estreitos que ligam uma parte do alto mar ou de uma ZEE a uma outra parte do alto mar ou a uma ZEE<sup>376</sup>.

Durante o exercício de passagem em trânsito, os navios têm deveres consagrados no artigo 39.º da CNUDM. De acordo com este artigo, os navios, quando exercem o seu direito de passagem em trânsito, devem atravessar o estreito sem demora, “abster-se de qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política dos Estados ribeirinhos do estreito ou de qualquer outra ação contrária aos princípios de Direito Internacional enunciados na Carta das Nações Unidas, abster-se de qualquer atividade que não esteja relacionada com as modalidades normais de trânsito contínuo e rápido, salvo em caso de força maior ou de dificuldade grave...”.

De acordo com o artigo 42.º, n.º 1, da CNUDM, os Estados ribeirinhos dos estreitos podem adotar leis e regulamentos relativos à passagem em trânsito pelos estreitos em matérias como a segurança da navegação, tráfego marítimo, poluição, pesca e embarque e desembarque de produto, moeda ou pessoa em cumprimento de regulamentos e leis aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários.

---

<sup>374</sup> *Idem.* TIJ, Caso Corfu Channel, 9.4.1949, p. 28. No caso, o TIJ deu ainda ênfase ao facto de o estreito ser útil para o tráfego marítimo internacional. Este caso tinha por base o artigo 16.º, n.º 4, da Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, de 1958, no entanto, a noção geral de estreito internacional para navegação internacional (embora não prevista expressamente em nenhuma convenção) apresentada pelo TIJ pode ser aplicável à CNUDM. BROWNLIE, *Princípios de Direito ...*, p. 302.

<sup>375</sup> *Idem.*, p. 303.

<sup>376</sup> Assim, este regime não se aplica a certos estreitos como os indicados nos artigos 36.º, 35.º, alínea c), 38.º, n.º 1, e 45.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM.

Como se pode observar, o regime do direito de passagem em trânsito comporta menos poderes para os Estados ribeirinhos – e, por conseguinte, maior liberdade para os navios em trânsito –, do que o regime da passagem inofensiva<sup>377</sup>.

#### 10.4.2. Empresas de segurança privada na passagem em trânsito

O regime CNUDM, descrito no ponto anterior, não parece impedir a passagem em trânsito de navios com guardas armados de ESP a bordo, nos estreitos onde esta é permitida. Poder-se-ia discutir se o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 39.º constituiria obstáculo a essa passagem, no entanto, esta alínea, tal como a alínea a) do n.º 2 do artigo 19.º, tem como fonte o artigo 2.º, n.º 4, da Carta das Nações Unidas, que proíbe o uso da força de um Estado contra outro. Sendo assim, estas normas são aplicáveis somente a Estados, e não a entidades privadas<sup>378</sup>.

Quanto ao uso de armas pelos guardas de uma ESP, parece também não haver impedimento. De acordo com o artigo 39.º, n.º 1, alínea c), da CNUDM, os navios devem abster-se de atividades que estão fora das modalidades normais de trânsito contínuo e rápido, “salvo em caso de força maior ou de dificuldade grave”. Ora, um ataque de piratas é um caso de força maior que autoriza a prática de uma atividade considerada fora do trânsito contínuo e rápido, o uso de armas<sup>379</sup>.

Será contudo de notar que, de acordo com o artigo 42.º, n.º 1, alínea d), da CNUDM, os Estados ribeirinhos podem regulamentar o embarque e desembarque de produtos. Deste modo, tendo presente que esta alínea é similar à alínea g) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM<sup>380</sup>, conclui-se que os Estados ribeirinhos podem regulamentar, ou até mesmo proibir, o embarque e desembarque de armas nos estreitos internacionais.

<sup>377</sup> Cfr. artigo 42.º, conjugado com o artigo 39.º, n.ºs 1 e 2, e artigo 21.º, conjugado com o artigo 19.º, todos da CNUDM. Sobre o regime da passagem inofensiva, cfr. ponto 10.3.2.2., *supra*. BURKE, Karin M. e DELEO, Deborah A., “Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea”, p. 403; HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 14.

<sup>378</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 680.

<sup>379</sup> MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 76.

<sup>380</sup> Nos termos da alínea g) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM, o embarque e desembarque de produtos, em violação de leis e regulamentos, é considerado como passagem prejudicial.

Assim, dentro do direito de passagem em trânsito, os navios podem ter a bordo guardas armados e estes podem fazer uso das armas, no caso de ataque de piratas. O único obstáculo será a possível proibição do embarque e desembarque de armas.

#### **10.4.3. O caso do Estreito de Malaca**

Aqui irá ser desenvolvido em especial o caso do Estreito de Malaca, pela sua localização, pelo controlo e cooperação dos Estados ribeirinhos e pelo facto de já terem sido considerado um dos lugares com mais ataques de piratas.

O Estreito de Malaca, que faz ligação entre os oceanos Índico e Pacífico, é considerado um estreito utilizado para navegação internacional, sendo aplicável a secção 2, parte III da CNUDM e seu o regime da passagem em trânsito.

No entanto, os Estados ribeirinhos do Estreito de Malaca já afirmaram que a responsabilidade primária sobre a segurança de navegação, proteção do ambiente e segurança marítima pertence-lhes, dentro dos limites do Direito Internacional, nomeadamente da CNUDM<sup>381</sup>. Estes Estados invocam como base do seu direito o artigo 34.º, n.º 1, da CNUDM<sup>382</sup>, segundo o qual o regime de passagem em trânsito pelos estreitos não afeta o regime jurídico das águas incluídas nos estreitos, nem o exercício da jurisdição ou da soberania dos Estados ribeirinhos sobre estas águas.

Ora, na parte sul do Estreito de Malaca, como tem menos de 24 quilómetros de largura, foi desenhada uma linha mediana para definir as águas territoriais dos Estados costeiros da Indonésia e da Malásia, na negociação de Jacarta de 1970<sup>383</sup>. A parte norte do Estreito que ultrapassa esta medida é regida por regulamentos relacionados com a Zona Contígua, Plataforma Continental e Zona Económica Exclusiva<sup>384</sup>.

---

<sup>381</sup> The Batam Joint Statement of the 4th Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore.

<sup>382</sup> OEGROSENO, Arif Havas, “Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore Indonesian Experience”, § 6.

<sup>383</sup> BRAMASTO, Adi, “Security Management in the Straits of Malacca; Cooperation and the Centrality of Littoral States”, p. 4.

<sup>384</sup> *Idem*; OEGROSENO, “Threats to Maritime ...”, § 7.



Dito isto, podemos concluir que, uma vez que os referidos Estados declararam esta responsabilidade sobre o Estreito, as leis e preceitos locais e consequente jurisdição é aplicada à presença de ESP a bordo de navios que passam pelo Estreito<sup>385</sup>. Estes Estados, por sua vez, têm leis bastantes restritivas quanto à posse de armas<sup>386</sup>. Ainda assim, as proibições de posse de armas pelas ESP são compensadas pela grande coordenação dos Estados ribeirinhos na luta contra a pirataria<sup>387</sup>.

### 10.5. O conceito de Estado de origem

No DM, o Estado de origem é definido como Estado de nacionalidade da EMSP, isto é, onde a empresa está registada ou foi constituída, ou onde está localizado o seu estabelecimento principal, se este não coincidir com o local de registo<sup>388</sup>. Aqui, não há dificuldade em transferir este termo para o contexto marítimo, sendo o Estado de origem o da nacionalidade da ESP<sup>389</sup>.

O Estado de origem, no contexto marítimo, deverá ter um papel similar ao indicado no DM quanto ao tipo de requisitos que as empresas e os guardas têm de cumprir<sup>390</sup>. É importante que estes Estados desenvolvam regulamentação sobre as empresas e atuem em caso de violação, tendo em conta as suas obrigações de Direito Internacional, de modo a prevenir o risco de haver empresas neles sediadas, mas não controladas<sup>391</sup>. Estas obrigações estão indicadas nas declarações 15 e 17 da I Parte do DM. Os Estados devem também ser capazes de assegurar o controlo e o cumprimento dos termos das autorizações para o exercício das atividades destas empresas e de ter jurisdição criminal sobre violações do Direito nacional ou do Direito Internacional, cometidas pelas empresas ou pelos seus profissionais, podendo assim as Boas Práticas 53 a 73 ser vistas num contexto marítimo.

<sup>385</sup> HOHENSTEIN, “Private Security Companies ...”, p. 16.

<sup>386</sup> *Idem*; MINEAU, “Pirates, Blackwater ...”, p. 76–77.

<sup>387</sup> *Cfr.* ponto 5.2., *supra*.

<sup>388</sup> DM, Prefácio, ponto 9, alínea e).

<sup>389</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 17.

<sup>390</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 12.6.2019, p. 3.

<sup>391</sup> *Idem*.

Os Estados podem ter por base a sua própria legislação sobre ESP em terra, quanto aos requisitos exigidos para a fixação da sede (licenças...) e quanto aos requisitos relativos aos guardas (treino, certificados, registo criminal). É claro que terá de haver alguma adaptação para o contexto marítimo, nomeadamente, ter em conta o transporte de armas pelo mar e a regulamentação de arsenais flutuantes.

#### **10.6. O conceito de “Todos os outros Estados”**

Embora no DM não exista nenhuma definição do que se entende por “todos os outros Estados”, é fácil concluir que tem natureza residual, cabendo neste termo os Estados que não sejam territoriais, de origem ou contratantes. As obrigações jurídicas daqueles Estados, referidas no DM, estão ligadas à aprovação de leis e ao estabelecimento de processos de investigação e julgamento ou extradição de suspeitos de crimes de âmbito internacional, respeitando, nomeadamente, o DIH e o Direito Internacional dos Direitos Humanos. Estas obrigações parecem partir da ideia de que todos os Estados, mesmo os que não estão diretamente envolvidos, têm a obrigação de respeitar o DIH e o Direito Internacional dos Direitos Humanos e de tomar medidas para combater as violações destes<sup>392</sup>.

Assim, a categoria de “todos os outros Estados” pode abranger os Estados de nacionalidade das vítimas, de nacionalidade dos guardas das EMSP, de nacionalidade dos diretores das EMSP, Estados onde a pessoa suspeita de crime internacional está a viver ou o Estado onde a EMSP tem ativos ou investimentos<sup>393</sup>.

A transposição do termo para o contexto marítimo não se mostra complexa. Assim, a categoria de “todos os outros Estados” inclui os Estados de nacionalidade dos piratas, de nacionalidade dos guardas das ESP, de nacionalidade dos diretores das ESP, Estados onde o alegado pirata está a viver ou Estado onde a ESP tem ativos ou investimentos. Assim, como os Estados têm jurisdição sobre as ações dos seus

---

<sup>392</sup> TOUGAS, Marie-Louise, “Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict”, p. 345–346.

<sup>393</sup> *Idem*, p. 346.

nacionais, devem julgar ou extraditar os piratas e controlar as ESP que têm ativos no seu território. É claro que esta responsabilidade tem de respeitar os princípios de Direito Internacional sobre a aplicação territorial e extraterritorial da jurisdição<sup>394</sup>. Em primeiro lugar, um Estado não pode exercer a sua jurisdição no território de outros, a não ser que um tratado internacional ou uma norma consuetudinária internacional o permita<sup>395</sup> e, em segundo lugar, dentro do seu território, o Estado pode exercer jurisdição, no âmbito definido pela lei nacional, incluindo sobre situações ocorridas fora do seu território<sup>396</sup>.

Neste contexto, a lógica é a mesma. Todos os outros Estados têm a obrigação de adotar legislação e estabelecer processos judiciais sobre as ESP, os seus guardas e os alegados piratas, para que haja um controlo mais eficaz das atividades das ESP e dos crimes de pirataria. Assim, poderá haver uma transferência do conteúdo das declarações 19 e 21, Parte I do DM para o contexto marítimo.

### **10.7. O conceito de responsabilidade do superior hierárquico**

De acordo com o DM, os superiores das EMSP são responsáveis pelas ações dos profissionais que foram tomadas sob a autoridade e controlo daqueles, podendo assim ser sujeitos à responsabilidade criminal de Direito Internacional, nos termos da declaração 27 da Parte I, do DM.

Esta declaração não traz dúvidas por si só. No entanto, transpondo a situação para o mar, é necessário ter em conta que a autoridade superior pela segurança do navio pode estar a ser partilhada por duas pessoas: o comandante do navio e o líder da equipa da ESP, podendo assim haver conflito sobre quem toma a decisão de atacar os alegados piratas<sup>397</sup> e sobre quem é responsável por esta decisão<sup>398</sup>.

É notada aqui a tendência de os guardas das ESP concluírem que, como foram contratados para repelir ataques de piratas, têm o poder de decidir sobre o uso da

<sup>394</sup> TIJ, Caso S.S. Lotus (França c. Turquia), Serie A, n.º 10, 7.9.1927, p. 18-19.

<sup>395</sup> *Idem*.

<sup>396</sup> *Idem*, p. 19.

<sup>397</sup> PETRIG, "The Use of Force...", p. 695.

<sup>398</sup> DUTTON, "Gunslinger on ...", p. 127.

força<sup>399</sup>, sendo somente necessário que o comandante seja informado, se houver tempo<sup>400</sup>. No entanto, como é de esperar, muitos comandantes não estão dispostos a ceder a sua autoridade<sup>401</sup>.

Ora, de acordo com o Direito Internacional do Mar, o comandante tem a responsabilidade última quanto à segurança do navio<sup>402</sup>, e esta parece ser aplicável em todas as fases da resposta a ataques, nomeadamente na identificação do alvo hostil, nos vários avisos verbais ou visuais, nos tiros de aviso e no uso da força<sup>403</sup>. Tanto a Convenção SOLAS<sup>404</sup> como o Código ISPS<sup>405</sup> afirmam esta autoridade.

No entanto, a autoridade do comandante está limitada pelo direito à legítima defesa de cada um<sup>406</sup>. Assim, um guarda de uma ESP, sendo um civil, tem o direito agir em defesa de si mesmo ou em defesa de outros, mesmo que não esteja autorizado pelo comandante do navio<sup>407</sup>, sendo, assim, responsável pelas ações praticadas em legítima defesa<sup>408</sup>. Há quem defenda ainda que o comandante de um navio não tem experiência na gestão de equipas de seguranças privados armados, por isso tem de deixar a estas a decisão de abrir fogo contra os piratas<sup>409</sup>. É necessário ter em conta que, dentro da legítima defesa, o comandante não poderá definir quando começa ou acaba o uso da força<sup>410</sup>.

O equilíbrio entre a autoridade dos comandantes e o direito à legítima defesa dos guardas está contemplado nas RUF, no contrato GUARDACON e no Guia sobre as RUF. Estes três instrumentos estipulam que, no caso de qualquer ataque real ou ameaça de ataque, o líder da equipa ou outro profissional da ESP, deve avisar o

---

<sup>399</sup> *Idem*.

<sup>400</sup> INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 2.

<sup>401</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 128.

<sup>402</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 695.

<sup>403</sup> *Idem*, p. 696.

<sup>404</sup> Convenção SOLAS, Regra 34-1 do capítulo V e a regra 8 do capítulo XI-2.

<sup>405</sup> Código ISPS, § 6 da parte A e no § 4.10 da parte B.

<sup>406</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 696.

<sup>407</sup> *Idem*, p. 696–697.

<sup>408</sup> INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 3.

<sup>409</sup> DUBNER et al., “On the Effectiveness ...”, p. 1049.

<sup>410</sup> *Idem*.

comandante ou o oficial que o substitua de que pretende invocar estas Regras<sup>411</sup>. Estes instrumentos não têm a intenção de derrogar a autoridade do comandante, tendo este a última palavra para ordenar o cessar-fogo<sup>412</sup>, mas, ao mesmo tempo, é assegurado o direito dos guardas à legítima defesa<sup>413</sup>. Com efeito, estes instrumentos tentam chegar a um equilíbrio de forma a garantir a segurança do navio, sem ameaçar a autoridade do comandante.

Assim, pode dizer-se que a autoridade do comandante acaba na legítima defesa do guarda. No entanto, a teoria é mais fácil do que a prática pois, num caso real é muito complexo saber quando acaba a autoridade do comandante e quando começa o direito à legítima defesa dos guardas privados.

Sendo estas situações muito ambíguas, torna-se necessário desenvolver uma clara estrutura de comando, fluxo de informação e mecanismos de cooperação, combinados entre o armador, o comandante e a equipa da ESP, de forma a evitar o caos durante um ataque pirata<sup>414</sup>. Esta estrutura tem de ser orientada por um planeamento que garanta uma resposta gradual e proporcional ao ataque, respeitando assim os instrumentos já indicados.

Voltando ao ponto inicial sobre a transposição da norma do DM para a área marítima, pode afirmar-se que a avaliação da responsabilidade do comandante tem de ser feita caso a caso. Esta avaliação depende do protocolo acordado entre o armador, o comandante e a ESP. Se, por exemplo, este protocolo referir que o comandante tem a autoridade para ordenar o início do fogo ou para autorizar o uso de determinadas armas, então este é responsável pelas consequências que podem advir destas decisões. O comandante tem a autoridade última sobre a segurança do navio e os termos gerais de resposta a um ataque<sup>415</sup>, sendo responsável pelas situações onde esta autoridade se insere. No entanto, em caso de legítima defesa dos guardas ou em situação em que não há tempo para informar o comandante, a responsabilidade pelas decisões tomadas cabe aos guardas ou ao líder da equipa.

---

<sup>411</sup> Contrato GUARDACON, Part II, secção 4, ponto 8., b); RUF, Regra 100; Guia sobre as RUF, § 6.

<sup>412</sup> Contrato, GUARDACON, Parte II, secção 4, ponto 8., d); RUF, Regra 100, nota 1; Guia sobre as RUF, § 6.

<sup>413</sup> RUF, Regra 100, nota 1; Guia sobre RUF, § 5; Contrato GUARDACON, Parte II, secção 4, ponto 8., d).

<sup>414</sup> PETRIG, "The Use of Force...", p. 696.

<sup>415</sup> *Idem*.

Nestes casos, não há espaço para a autoridade do comandante ser imposta, logo não há responsabilidade deste<sup>416</sup>. Mais uma vez, a avaliação desta responsabilidade tem de ser feita com base casuística.

## **11. Obrigações das empresas de segurança privada e dos seus funcionários**

### **11.1. Uso da força em legítima defesa**

#### **11.1.1. Problematização**

Em primeiro lugar, é necessário ter em conta que os funcionários de uma ESP a bordo de um navio não têm estatuto especial. São civis, tendo assim os mesmos deveres e obrigações de qualquer outro cidadão<sup>417</sup>. Não existindo nenhuma norma internacional sobre o uso da força por um guarda privado em legítima defesa ou defesa de outros<sup>418</sup>, a fonte principal será a legislação penal de cada Estado<sup>419</sup>.

Ora, em termos gerais, constitui legítima defesa, o ato necessário e proporcional praticado por uma pessoa para proteger interesses juridicamente relevantes seus ou de terceiro contra agressão atual e ilícita<sup>420</sup>. O princípio da legítima defesa está presente na maioria dos regimes jurídicos nacionais<sup>421</sup>.

Parece assim haver um entendimento geral de que os guardas privados poderão usar a força somente em caso de legítima defesa<sup>422</sup>, ficando com o ónus de demonstrar a

---

<sup>416</sup> DUBNER et al., “On the Effectiveness...”, p. 1049.

<sup>417</sup> CARBONE, “The Use of Private ...”, p. 11; DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 125–126; PRIDDY e CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 844–845.

<sup>418</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 125; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 681. RODDEN, WALSH III, “The Legal Issues ...”, p. 32.

<sup>419</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 688.

<sup>420</sup> MARIN, Jasenko et al., “Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain”, p. 198; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 688.

<sup>421</sup> Guia sobre RUF, p. 2.

<sup>422</sup> HESPEN, Ilja Van, “Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements”, p. 377; Petrig, “The Use of Force...”, p. 688.

necessidade das medidas defensivas e assegurar que estas foram proporcionais à ameaça, tal como qualquer outro civil<sup>423</sup>.

Um dos problemas já referidos sobre a presença de ESP nos navios mercantes é o facto de haver uma maior probabilidade de uso de força excessiva<sup>424</sup>. Há quem defenda também que a presença no navio de profissionais armados de ESP irá encorajar os piratas a serem mais violentos<sup>425</sup>. Outros têm a opinião de que a presença destes seguranças a bordo pode realmente impedir os piratas de atacar os navios<sup>426</sup>, salientando-se que os próprios piratas já recorrem ao uso de armas como lançadores de foguetes, armas automáticas e pistolas<sup>427</sup>.

A preocupação com a intensificação da violência pela presença de guardas armados a bordo é bem ilustrada pelos seguintes dois casos.

O primeiro é o caso do navio *Almezaan*, de bandeira do Panamá, onde, em março de 2010, foi registada a primeira morte de um pirata às mãos de guardas de uma ESP<sup>428</sup>. Os guardas atiraram contra os piratas, durante um ataque, resultando na morte de um destes. No dia anterior, os guardas já tinham repellido dois ataques do mesmo gangue<sup>429</sup>. A ESP argumentou que se tratava de legítima defesa<sup>430</sup>, embora o caso não tenha sido levado a tribunal.

O segundo exemplo é o caso *Enrica Lexie*. A 15 de Fevereiro de 2012, dois fuzileiros navais italianos que prestavam serviços de segurança governamentais<sup>431</sup> no navio *MV Enrica Lexie* (um navio petroleiro que arvorava a bandeira italiana), alegadamente deram tiros e mataram dois pescadores indianos, que estavam a bordo do navio de bandeira indiana, *St. Antony*, confundindo-os com piratas<sup>432</sup>. Este incidente decorreu a 20,5 milhas náuticas da costa da Índia, gerando discussão sobre

<sup>423</sup> MARIN et. al. “Private Maritime ...”, p. 198.

<sup>424</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 123.

<sup>425</sup> “Tenth Report of Session 2010-12 - Piracy off the Coast of Somalia” (UK, 2012), § 27 DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 123.

<sup>426</sup> “Tenth Report of Session 2010-12 - Piracy off the Coast of Somalia,” § 28.

<sup>427</sup> DUBNER et al., “On the Effectiveness ...”, p. 1054.

<sup>428</sup> *Idem*, p. 1056.

<sup>429</sup> LOUGH, Richard, “Somali Pirate Killed in Cargo Ship Hijack Shooting”.

<sup>430</sup> DUBNER et al., “On the Effectiveness ...”, p. 1056.

<sup>431</sup> Vessel Protection Detail (VPD).

<sup>432</sup> “PCA Press Release: Arbitration Between The Italian Republic and The Republic of India,” 2015, p. 1.

o exercício de jurisdição sobre o incidente, entre a Índia e a Itália<sup>433</sup>. O processo está ainda a decorrer no Tribunal Permanente de Arbitragem.

Por enquanto, não há registo de casos de ataques de piratas a navios com guardas privados a bordo que tenham resultado em danos humanos para os guardas ou para o resto da tripulação.

Em conclusão, o Direito, em geral, permite o uso da força como medida defensiva, apenas quando é absolutamente necessário e sirva para prevenir um dano igual ou maior do que a ameaça<sup>434</sup>. É difícil definir através de regulamentação o que constitui excesso de uso de força, dependendo muito das circunstâncias de cada caso<sup>435</sup>.

#### **11.1.2. Condições da legítima defesa contra ataques de pirataria**

Na avaliação dos pressupostos do recurso à legítima defesa, importa ter em conta que os guardas privados estão armados e encontram-se num ambiente hostil, logo em condições diferentes das de um civil numa situação do quotidiano. Os guardas das ESP são civis com armas e, muitas vezes, obtiveram treino militar, sendo espectável que atuem de forma correspondente, afastando a ameaça antes de esta chegar ao navio<sup>436</sup>. Deste modo, será necessário incrementar o treino e a formação dos guardas no sentido de desenvolver a função defensiva, em detrimento da ofensiva.

É necessário, ainda, ter em atenção o contexto em que estão inseridos. Nas áreas de alto risco, os guardas das ESP não são os únicos que têm uma posição defensiva (defesa própria, da tripulação, da carga e do navio) contra ataques de piratas e outros ofensores. Nestas áreas, há pescadores que têm consigo armas para se protegerem de potenciais ataques de piratas<sup>437</sup>. A mera presença destas armas num navio de pesca, para sua defesa, não pode constituir justificação suficiente para o

---

<sup>433</sup> *Idem*.

<sup>434</sup> MARIN, et. al., “Private Maritime”, p. 198.

<sup>435</sup> *Idem*, p. 195.

<sup>436</sup> HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 10–11.

<sup>437</sup> MARIN et al., “Private Maritime ...”, p. 201.



imediatamente uso de força letal, a não ser que haja uma razão forte para acreditar que constitui uma ameaça<sup>438</sup>.

Para além disso, o facto de estarem num contexto marítimo levanta novamente a questão de o navio poder estar em contato com várias jurisdições, logo com várias conceções diferentes sobre a legítima defesa<sup>439</sup>. Isto é, dependendo da situação, e da localização do incidente, os guardas das ESP poderão ter a obrigação de respeitar a lei do Estado de bandeira, a lei territorial (se o navio se localizar no mar territorial de algum Estado) e até a lei da sua nacionalidade<sup>440</sup>. É pertinente considerar também esta última, pois o Estado de nacionalidade tem jurisdição normativa sobre os seus nacionais onde quer que estes estejam e passa a ter jurisdição de aplicação e judicial se os nacionais se encontrarem neste Estado<sup>441</sup>. Assim sendo, os guardas nacionais podem ser julgados pelo Estado da sua nacionalidade se este considerar que o mesmo usou a força fora dos parâmetros da legítima defesa consagrados por este Estado.

Alguns instrumentos de *soft law* sobre as ESP, que já foram referidos<sup>442</sup>, contêm regras substanciais sobre o uso da força, ao mesmo tempo que indicam que esta deve ser consistente com o direito aplicável<sup>443</sup>. No geral, as regras destes instrumentos referentes ao uso da força são muito similares.

Assim, quando um barco de potenciais atacantes é visto a seguir um navio, em primeiro lugar, os guardas devem fazer sinais para que o barco mude de percurso<sup>444</sup>. Estes sinais podem ser auditivos (altifalantes, avisos verbais, dispositivos de sinalização acústica de longo alcance...) ou visuais (mostrar a presença, mostrar armas, lasers...) <sup>445</sup>. O soar do alarme do navio, para além de informar a tripulação

---

<sup>438</sup> *Idem*.

<sup>439</sup> RODDEN, WALSH III, “The Legal Issues...”, p. 32; CARBONE, “The Use of Private ...” p. 11; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 845.

<sup>440</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 844.

<sup>441</sup> Aqui, o Estado de nacionalidade pode ser visto como “todos os outros estados” na perspetiva do DM, Petrig, “Looking at the Montreux ...”, p. 6, nota de rodapé n.º 32.

<sup>442</sup> RUF, Guia sobre RUF e Contrato GUARDCON.

<sup>443</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 689.

<sup>444</sup> PRIDDY e CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...” p. 22.

<sup>445</sup> RUF, Regra 101, notas 1 e 2; Guia sobre RUF, § 7, b); TIDM, Caso M/V “Saiga”, n.º 2, 1.7.1999, § 156.

de que está a ser alvo de um ataque de piratas, também demonstra a qualquer atacante que o navio está ciente do potencial ataque e está a reagir<sup>446</sup>.

Se o navio de piratas continuar a seguir o navio mercante, este deve fazer tentativas de afastamento, como, por exemplo, aumentar a velocidade ou dirigir-se para uma rota longe do navio de piratas<sup>447</sup>.

Se estas tentativas falharem, pode-se recorrer aos tiros de aviso para o ar e para o mar e só depois para o motor do navio, tendo sempre em conta o princípio da necessidade<sup>448</sup>.

Se, ainda assim, o ataque continuar, os guardas poderão, então, recorrer ao uso da força, como último recurso, contra o navio e os piratas<sup>449</sup>. O principal objetivo dos guardas é proteger a vida da tripulação, impedindo que os atacantes embarquem no navio. Para o efeito, devem usar o mínimo de força possível, de forma gradual e sem ultrapassar o que é estritamente necessário e razoável, com o mínimo de danos materiais e humanos<sup>450</sup>. O uso da força só pode ser feito sob legítima defesa própria ou defesa de outros<sup>451</sup>.

Ainda assim, pode haver situações de iminência de ataque em que a fase de avisos pode ser ignorada, como, por exemplo, no caso de navio que carrega petróleo e que se depara com um navio de piratas prestes a disparar<sup>452</sup>. Aí poderá ser necessário disparar primeiro<sup>453</sup>.

Estes instrumentos revelam, assim, a necessidade de articular as regras sobre o uso da força nos vários Estados envolvidos na operação, de modo a que os seguranças das ESP não tenham dificuldade em perceber o que é deles esperado<sup>454</sup>. Deixar para os seguranças a interpretação das leis poderá levar ao seu não cumprimento e à

---

<sup>446</sup> PRIDY e CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 22.

<sup>447</sup> *Idem*.

<sup>448</sup> TIDM, Caso M/V “Saiga”, n.º 2, 1.7.1999, § 156; Guia sobre RUF, § 7, f); RUF, Regra 102.

<sup>449</sup> TIDM, Caso M/V “Saiga”, n.º 2, 1.7.1999, § 156; Guia sobre RUF, §. 7, g); RUF, Regra 103.

<sup>450</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 22.

<sup>451</sup> Guia sobre RUF, § 7, g); RUF, regra 103; Contrato GUARDCON, Parte II, secção 4, § 8, d).

<sup>452</sup> PRIDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 848.

<sup>453</sup> *Idem*.

<sup>454</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...”, p. 561; DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 153.

ocorrência de acidentes graves de teor internacional<sup>455</sup>. É necessário um plano claro, conhecido por todos, tendo em conta as jurisdições de cada Estado que está em causa.

Infelizmente, perante uma situação em concreto, pode não ser tão claro se o uso da força é razoável e necessário.

Com a análise deste tipo de casos, consegue-se reconhecer a importância de preparar um plano claro e que sirva de padrão para o maior número de Estados possível, de forma a evitar situações de excesso de força e para que as ESP não tenham as dificuldades provenientes do contacto com várias jurisdições.

### **11.2. Apreensão de navios e entrega dos ofensores às autoridades competentes**

De acordo com o artigo 107.º da CNUDM, o direito de apreender, de forma ofensiva, navios de piratas só pode ser exercido por navios ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves identificados como estando ao serviço de um Estado<sup>456</sup>. A razão por detrás da limitação do artigo 107.º da CNUDM é a prevenção de apreensões abusivas e, no caso de haver abuso, permitir uma clara atribuição de responsabilidade<sup>457</sup>.

No entanto, no Comentário do ILC sobre o Direito do Mar, relativo ao artigo 45.º do projeto de artigos relativo ao Direito do Mar, é reconhecido que um navio mercante pode tomar o controlo temporário de um navio de piratas como consequência do exercício da legítima defesa, e subsequentemente entregar o navio às autoridades competentes. Este controlo temporário não deve ser confundido com o ato de apresamento. Fica, por exemplo, assim excluída a possibilidade dos guardas armados a bordo daquele navio mercante, que tenham tomado o controlo do navio pirata e dos seus ocupantes, em legítima defesa, serem acusados de rapto<sup>458</sup>.

---

<sup>455</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 154.

<sup>456</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms...”, p. 693.

<sup>457</sup> *Idem*.

<sup>458</sup> ILC, “Articles Concerning ...”, p. 283; PETRIG, “The Use of Force and Firearms...”, p. 692; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 852.

Em conclusão, só é permitida a tomada de controlo temporário do navio pirata e dos piratas por operacionais de ESP no âmbito da legítima defesa.

### **11.3. Resgate dos alegados ofensores e prestação de assistência a outro navio**

No processo de resposta a um ato de pirataria, os atacantes podem correr o risco de se afogarem ou de ficarem gravemente feridos.

Ora, de acordo com o artigo 98.º, n.º 1, alínea a), da CNUDM, os Estados têm que requerer ao comandante do navio que preste assistência a qualquer pessoa em perigo no mar, desde que “o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros”<sup>459</sup>. O termo “qualquer pessoa” abrange todas as categorias, incluindo piratas que atacaram o navio e o termo “no mar” inclui todas as zonas marítimas<sup>460</sup>.

Uma outra questão é a de saber se o comandante de um navio com guardas armados de uma ESP é obrigado a prestar assistência a outro navio que está a sofrer um ataque de piratas. No caso de um navio que esteja a sofrer um ataque de piratas, de acordo com o artigo 98.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM, os Estados devem exigir que o comandante “se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo...”, quer o navio tenha ou não a bordo guardas de ESP<sup>461</sup>. Mais uma vez, o comandante só deve proceder à assistência se tiver “uma possibilidade razoável de fazê-lo”, de acordo com o 98.º, n.º 1, da CNUDM. No entanto, não estão definidas as condições que devem ser tomadas em consideração para definir uma possibilidade como razoável<sup>462</sup>. É algo que só pode ser definido caso a caso<sup>463</sup>.

Por sua vez, a Convenção SOLAS, na regra 33 do capítulo V, refere também a obrigação do comandante, se possível, prestar socorro a quem esteja em perigo no

---

<sup>459</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 851; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 22; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 694.

<sup>460</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 695.

<sup>461</sup> *Idem.*

<sup>462</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms ...”, p. 695.

<sup>463</sup> *Idem.*

mar “independentemente... das circunstâncias”<sup>464</sup> e tratar as vítimas com humanidade<sup>465</sup>. Esta regra parece abranger tanto o salvamento de piratas que estejam em perigo no mar, como a assistência de navios vítimas de ataques de piratas.

Como se pode notar, estas obrigações são dirigidas aos Estados de bandeira, que têm de impor ao comandante do navio o dever de resgatar e auxiliar uma pessoa em perigo no mar<sup>466</sup>. Mas não existe nenhum instrumento que direcione esta obrigação para os guardas das ESP que estão a bordo dos navios. Ainda assim, estes profissionais estão vinculados pelas suas leis nacionais para assistir quem esteja em perigo. Vários códigos penais responsabilizam criminalmente um sujeito que não preste assistência, dentro do que é razoável, a quem esteja ferido ou em perigo de vida<sup>467</sup>.

## 12. Os arsenais flutuantes

Em termos simples, os arsenais flutuantes são navios destinados a transportar armas, munições e outros produtos como alimentos e materiais médicos<sup>468</sup>, estando normalmente ancorados em águas internacionais<sup>469</sup>. Os arsenais flutuantes são normalmente referidos como servindo de apoio logístico dos navios que transportam os guardas das ESP<sup>470</sup>.

Existem três tipos de operadores de arsenais flutuantes<sup>471</sup>. O primeiro corresponde a empresas que somente fornecem os navios e as instalações para armazenamento<sup>472</sup>. O segundo são empresas que fornecem as instalações para armazenamento e também o aluguer das armas e munições para os guardas de ESP. O terceiro tipo

<sup>464</sup> Convenção SOLAS, Capítulo V, regra 33.1.

<sup>465</sup> Convenção SOLAS, Capítulo V, regra 33.6.

<sup>466</sup> PAPANICOLOPULU, “The Duty to to Rescue at Sea, in Peacetime and in War: A General Overview” p. 493; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 695.

<sup>467</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms ...”, p. 695.

<sup>468</sup> Omega Research Foundation (ORF), “Floating Armouries: Implications and Risks”, p. 5; WILPON, Alexis, “Floating Armories: A Legal Grey Area in Arms Trade an the Law of the Sea”, p. 878.

<sup>469</sup> CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul, “Stockpiles at Sea: Floating Armouries in the Indian Ocean”, p. 219; WILPON, “Floating Armories: A Legal ...”, p. 878.

<sup>470</sup> WILPON, “Floating Armories: A Legal ...”, p. 878.

<sup>471</sup> *Idem*.

<sup>472</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea ...”, p. 225; ORF, “Floating Armouries ...”, p. 7–8; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 878.

inclui empresas que fornecem serviços de segurança totalmente integrados, isto é, fornecem navios, armas, instalações de armazenamento, guardas armados e outros bens e serviços<sup>473</sup>.

A maior parte destes arsenais estão localizados no Mar Vermelho, Golfo de Omã e no oceano Índico<sup>474</sup>. Em 2014, o Governo do Reino Unido declarou que deu licença a 90 ESP para usarem cerca de 31 arsenais flutuantes. Estes arsenais só poderão ser usados por ESP do Reino Unido, por isso estima-se que haja mais arsenais em operação. Torna-se complexo saber o número real de arsenais, pela falta de registo destes e pela facilidade com que trocam as bandeiras<sup>475</sup>.

O uso destas plataformas traz algumas vantagens para as ESP. Em primeiro lugar, permite aos guardas terem a posse de armas no alto mar e de não entrarem nos mares territoriais e portos de outros Estados com estas. Deste modo, evitam a dificuldade de ter de respeitar as legislações sobre a posse de armas dos vários Estados por onde passam. Em segundo lugar, evitam burocracia, são mais fáceis de usar e mais baratos do que os arsenais em terra<sup>476</sup>.

Estas plataformas, como já foi dito, suscitam algumas questões legais<sup>477</sup>, que são agravadas pela falta de instrumentos internacionais.

Com efeito, não existe qualquer tipo de requisitos standardizados de construção destes navios<sup>478</sup>. A maioria destes navios foram adaptados para este propósito e muitos não têm as instalações apropriadas para armazenar armas e munições, colocando a tripulação em perigo e atraindo a atenção indesejada dos piratas<sup>479</sup>.

---

<sup>473</sup> ORF, “Floating Armouries...”, p. 8; WILPON, “Floating Armouries...”, p. 878-879.

<sup>474</sup> WILPON, “Floating Armouries ...”, p. 878.

<sup>475</sup> ORF, “Floating Armouries ...”, p. 8–9.

<sup>476</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea ...”, p. 220–221.

<sup>477</sup> *Cfr.* ponto 7.2., *supra*. INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 4.

<sup>478</sup> WILPON, “Floating Armouries ...”, p. 878; CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 229; ORF, “Floating Armouries ...”, p. 6.

<sup>479</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 229 ; WILPON, “Floating Armouries...”, p. 882.

Não existem, também, procedimentos uniformizados sobre o embarque e desembarque de guardas e armas nos arsenais flutuantes<sup>480</sup>. O procedimento normal consiste no embarque dos guardas armados no navio onde vão prestar o serviço, antes da entrada na área de alto risco de pirataria, e no seu desembarque para o arsenal flutuante, assim que o navio entra em águas seguras<sup>481</sup>. O embarque e desembarque são feitos no alto mar, de forma a evitar a violação das leis nacionais dos Estados envolvidos<sup>482</sup>. Os arsenais flutuantes não são ilegais, mas é óbvio que as empresas procuram evitar as legislações nacionais ao operarem somente nas águas internacionais<sup>483</sup>.

A falta de instrumentos internacionais direcionados para o tema origina inconsistências entre a lei aplicável ao navio e a aplicável à empresa que opera no arsenal flutuante. Acresce que a falta de sistemas de registo de arsenais flutuantes leva a falhas na transparência e fiscalização destes navios<sup>484</sup>. Em consequência, esta falta de controlo origina o armazenamento de armas e munições sem o mínimo de segurança<sup>485</sup>, bem como o desconhecimento do número e tipo de armas e munições a bordo<sup>486</sup>.

Mais, como o mercado dos arsenais flutuantes tem crescido, os preços, naturalmente têm descido, permitindo a entrada de concorrentes com padrões mais baixos<sup>487</sup>. Este facto traz várias preocupações, como a entrada de armas no mercado negro, maior probabilidade de ataques piratas a arsenais “mal construídos” ou a possibilidade das armas serem retiradas por grupos terroristas da zona<sup>488</sup>.

---

<sup>480</sup> WILPON, “Floating Armories...”, p. 879.

<sup>481</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea ...”, p. 224–225; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 879.

<sup>482</sup> AFFI et al., “Countering Piracy ...”, p. 937–938; DUBNER et al., “On the Effectiveness ...”, p. 1041; WILPON, “Floating Armories...”, p. 879.

<sup>483</sup> WILPON, “Floating Armories ...”, p. 880.

<sup>484</sup> *Idem*.

<sup>485</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 124.

<sup>486</sup> ORF, “Floating Armouries ...”, p. 19; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 880.

<sup>487</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea ...”, p. 236; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 880.

<sup>488</sup> WILPON, “Floating Armories ...”, p. 880.

A falta de regulamentação cria também o problema da transferência ou aluguer de armas localizadas nos arsenais flutuantes, as quais podem acabar por ter destinos diferentes dos previstos<sup>489</sup>.

Por seu turno, a ausência de sistemas eficazes de licenças conduz a que os governos possam não ter conhecimento da localização real de certas armas. Por exemplo, a *United Kingdom's Open General Trade Control License* autoriza algumas ESP a entregar, fornecer ou transferir alguns tipos de armas a navios comerciais na área de alto risco de pirataria. Esta licença inclui o compromisso de não transferência das armas para outra entidade. No entanto, ainda assim, existem ESP que transferem armas para outras ESP usando os arsenais flutuantes como intermediários. Muitas vezes estas transferências acontecem sem conhecimento do operador, e estes não questionam nem impedem a transferência<sup>490</sup>.

Outra preocupação consiste na entrada de um arsenal flutuante no mar territorial de um Estado<sup>491</sup>. Em diversas ocasiões, os arsenais flutuantes já entraram no mar territorial de Estados, junto à área de alto risco, acidentalmente ou por necessidade de reabastecimento<sup>492</sup>. Como já foi visto, de acordo com a CNUDM, os Estados costeiros podem considerar a passagem de navios com armas como prejudicial<sup>493</sup>.

A jurisdição sobre arsenais flutuantes no alto mar pertence ao Estado de bandeira do navio<sup>494</sup>. No entanto, a bandeira do navio pode não ser consistente com o lugar de negócio da empresa que opera no arsenal flutuante, isto é, o arsenal poderá arvorar uma bandeira de conveniência<sup>495</sup>. Muitas vezes estes navios arvoram a bandeira de Estados incluídos na lista negra (*blacklisted states*), desenvolvida pela Paris MoU<sup>496</sup>.

---

<sup>489</sup> ORF, "Floating Armouries ...", p. 15; WILPON, "Floating Armouries ...", p. 881.

<sup>490</sup> WILPON, "Floating Armouries: A Legal ...", p. 882.

<sup>491</sup> *Idem*.

<sup>492</sup> CHAPSOS, HOLTOM, "Stockpiles at Sea...", p. 231–232 ; WILPON, "Floating Armouries ...", p. 882.

<sup>493</sup> CHAPSOS, HOLTOM, "Stockpiles at Sea...", p. 232 ; WILPON, "Floating Armouries: ...", p. 883.

<sup>494</sup> CHAPSOS, HOLTOM, "Stockpiles at Sea...", p. 234 ; WILPON, "Floating Armouries: ...", p. 884.

<sup>495</sup> ORF, "Floating Armouries ..." 11; CHAPSOS, HOLTOM, "Stockpiles at Sea...", p. 234; WILPON, "Floating Armouries ...", p. 884.

<sup>496</sup> WILPON, "Floating Armouries...", p. 884 A Paris MoU (Memorandum of Understanding) constitui uma organização inter-governamental, que abrange as águas dos Estados costeiros europeus e da bacia do Atlântico Norte, que tem como objetivo a eliminação da operação de navios que não cumprem as normas de convenções marítimas internacionais BIMCO, "The Inspection Regime on Paris MoU", p. 4. Este objetivo é



Assim, tendo em conta estes argumentos, conclui-se que o desenvolvimento da regulamentação das ESP a bordo dos navios não pode estar completo sem considerar a existência dos arsenais flutuantes, de modo a haver um maior controlo e segurança do armamento usado pelos guardas.

Um método de controlo poderia ser o da criação de um sistema de licenças para arsenais flutuantes, como foi feito pelo Sri Lanka e Djibouti<sup>497</sup>. Este sistema de licenças poderia ter por base uma lista de requisitos para o registo dos navios, tendo em conta as características especiais destes, em matéria de transporte de armas, certificação dos guardas, seguros, entre outros, tal como a *Saint Kitts and Nevis* criou<sup>498</sup>. Em conjunto, poderia, também, ser criada uma central de registo de arsenais flutuantes que registaria os nomes e números de registo (número IMO) e outras informações pertinentes destes<sup>499</sup>.

Nesta fase, o que parece ser importante é o reconhecimento da existência destes navios e das suas vantagens e riscos, considerando a possibilidade de os submeter a registo e aí estabelecer os requisitos necessários para a autorização da operação destes<sup>500</sup>.

### 13. Responsabilidade do Estado e das empresas de segurança privada

#### 13.1. A responsabilidade internacional do Estado

Um dos grandes problemas da regulamentação das ESP no mar através do Direito Internacional é, como já foi dito, o facto de estas serem contratadas por outras entidades privadas, dificultando assim a responsabilidade por violações de normas

---

concretizado através de várias ações como inspeções aos navios e publicação anual da lista branca, cinzenta e negra (*white, grey and black list*) onde são indicadas as bandeiras de qualidade e as que tiveram uma performance fraca, constituindo assim um risco alto ou muito alto. Isto é baseado no total das inspeções e detenções dos navios das respetivas bandeiras. BIMCO, “The Inspection Regime on Paris MoU”, p. 6. Existem outras organizações semelhantes que cobrem outras áreas do mundo como a Tokyo MoU, Acuerdo de Viña del Mar, Caribbean MoU, Abuja MoU, Black Sea MoU, Indian Ocean MoU e Riyadh MoU. IMO, *Port State Control Regimes Move to Boost Collaboration, Harmonization and Information Sharing*.

<sup>497</sup> No entanto, estes Estados não publicam as licenças, levando assim à falta de transparência e dúvidas quanto à legitimidade do sistema. ORF, “Floating Armouries ...”, p. 10–11; WILPON, “Floating Armouries...”, p. 881.

<sup>498</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 234.

<sup>499</sup> ORF, “Floating Armouries ...”, p. 9.

<sup>500</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 235.

internacionais. Tradicionalmente, os instrumentos internacionais não são aplicáveis a entidades privadas. Assim, surgem questões sobre qual a extensão da responsabilidade do Estado pela violação de normas internacionais, incluindo direitos humanos, pelas ESP, e também de que maneira uma ESP pode ser responsabilizada por ofensas cometidas no âmbito do Direito Internacional.

No que se refere à questão da responsabilidade do Estado, haverá desde logo que ter em conta que as regras sobre a responsabilidade internacional dos Estados são só aplicáveis se a conduta que causou a violação de uma obrigação internacional é atribuível ao Estado<sup>501</sup>, tal como é definido no artigo 2.º do Projeto de Artigos sobre a Responsabilidade dos Estados por Atos Internacionalmente Ilícitos (doravante “Projeto”)<sup>502</sup>. Assim, há três princípios a ter em conta para a atribuição de uma conduta a um Estado. O primeiro é o de que o Estado atua através de sujeitos que exercem poder e autoridade. O segundo é o de que se o ator do facto relevante não fizer parte da estrutura do Estado e também não operar como agente deste, os seus atos não são atribuíveis ao Estado. O terceiro é o de que, enquanto a conduta de uma entidade privada não pode ser atribuída a um Estado, ainda assim este pode ser responsável, nos termos do Direito Internacional, se a ação da entidade privada constituir uma condição para a violação de outra obrigação internacional. Por exemplo, um Estado tem a obrigação de julgar e punir os autores de um certo crime, nomeadamente quando estejam em causa a violação de normas de DIDH ou a prática de crimes de relevância internacional. Se não exercer a ação penal ou extraditar, violará uma obrigação internacional<sup>503</sup>.

Transpondo os princípios indicados para o contexto marítimo, importa ter em conta o que já foi dito sobre a jurisdição exclusiva do Estado de bandeira sobre o navio, quando localizado no alto mar. No caso, o Estado de bandeira detém a responsabilidade de contribuir para a segurança no mar e de garantir que os seus navios não são utilizados para atividades criminais<sup>504</sup>. Detém, também, a jurisdição

---

<sup>501</sup> SANTOS, Luís, “Pirate States? State Responsibility in the Context of Piracy”, p. 16–17.

<sup>502</sup> ILC Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongful Acts.

<sup>503</sup> SANTOS, “Pirate States?...”, p. 17.

<sup>504</sup> SCHECHINGER, “Responsibility for Human ...”, p. 9.

sobre o navio e toda a sua tripulação, mesmo que esta última tenha nacionalidade diferente da do Estado de bandeira<sup>505</sup>.

Tendo isto em conta, os princípios indicados não se tornam difíceis de aplicar num contexto marítimo. Assim, de acordo com o artigo 2.º do Projeto, o dano provocado por guardas privados de uma ESP no mar pode gerar a responsabilidade do Estado de bandeira, na medida em que aquele ato tenha a contribuição de uma omissão do Estado ao nível legislativo, administrativo, judicial ou outro (como é dito no artigo 4.º do Projeto), e essa omissão violar uma obrigação prevista em tratado internacional de que o Estado seja parte<sup>506</sup>.

A questão aqui é a de que não existe nenhum tratado vinculativo sobre a regulamentação de ESP a bordo dos navios.

Ainda assim, há outras vias para responsabilizar o Estado. A título de exemplo, poderá haver responsabilização do Estado em matéria de Direitos Humanos, isto é, através das Convenções de Direitos Humanos<sup>507</sup>. Os Estados que são parte em tratados sobre Direitos Humanos têm a obrigação de controlo das atividades destas empresas no que toca a esta área<sup>508</sup>. Assim, a violação de obrigações de direitos humanos pode acionar a responsabilidade do Estado, pois este tem a obrigação de proteger qualquer indivíduo contra os abusos de direitos humanos, mesmo provocados por terceiras partes, tal com o uso da força ilegal por guardas armados de ESP<sup>509</sup>. Ora, os incidentes que envolvem pessoal de ESP tomam lugar na esfera jurisdicional normal da aplicação das obrigações de direitos humanos do Estado de bandeira<sup>510</sup>. Assim sendo, a ação de um segurança de uma ESP que viole os Direitos Humanos pode acionar a responsabilidade do Estado de bandeira, mas somente quando houver violação das obrigações do Estado previstas em tratados<sup>511</sup>.

---

<sup>505</sup> *Idem*, p. 11.

<sup>506</sup> PRIDDY e CASEY-MASLEN, "Counter-Piracy Operations ...", p. 850.

<sup>507</sup> *Cfr.* ponto 2.4.2., *supra*.

<sup>508</sup> SCHECHINGER, "Responsibility for Human ...", p. 10.

<sup>509</sup> HESPEN, "Protecting Merchant ...", p. 378.

<sup>510</sup> SCHECHINGER, "Responsibility for Human Rights ...", p. 10.

<sup>511</sup> *Idem*, p. 12.

Tal como pode haver responsabilização do Estado através de convenções de Direitos Humanos, a mesma lógica é aplicável sobre outras convenções onde estão elencadas obrigações para os Estados como a CNUDM, a Convenção SUA, Convenção SOLAS e o Código ISPS. Como já foi dito, nestas convenções estão elencadas obrigações de fonte internacional pertinentes para a regulação das ESP.

Ainda assim é necessário reconhecer que a exigência de controlo e supervisão do Estado no mar é diferente da que é possível em terra, pela limitação de recursos<sup>512</sup>. Ora, não se pode exigir ao Estado de bandeira que controle fisicamente cada um dos seus navios no alto mar<sup>513</sup>. No entanto, pode-se exigir que após uma alegada violação dos Direitos Humanos por uma ESP ou por um guarda, o Estado investigue adequadamente<sup>514</sup>.

### **13.2. A responsabilidade internacional das empresas de segurança privada**

Quanto à responsabilidade de atores não estatais, incluindo empresas multinacionais, tem sido argumentado com maior veemência que estes, pelo seu crescente envolvimento no espaço internacional e em matérias que relevam para o Direito Internacional, podem também ser destinatários de obrigações jurídicas internacionais e, assim, serem responsabilizados pela sua violação<sup>515</sup>. Quanto aos Direitos Humanos, foi defendido pelo Representante Especial da ONU para os Direitos do Homem, Empresas Transnacionais e Outras Empresas, que, em adição ao dever do Estado de proteger os direitos humanos, as empresas têm também um correspondente dever de respeitar os Direitos Humanos, ao agir com a diligência devida<sup>516</sup>. Esta premissa também está patente na UNGP<sup>517</sup>.

---

<sup>512</sup> SCHECHINGER, “Responsibility for Human Rights ...”, p. 13.

<sup>513</sup> *Idem.*

<sup>514</sup> O facto de um navio arvorar uma bandeira de conveniência, não desresponsabiliza o respetivo Estado das suas obrigações *Idem*, p.11 e13.

<sup>515</sup> MUCHLINSKI, Peter, “Corporations in International Law”, § 8.

<sup>516</sup> *Idem.*, paras. 30–31.

<sup>517</sup> UNGP, Ponto 12 e respetivo comentário.

Estas concepções reconhecem que a avaliação das obrigações legais internacionais, numa perspetiva de responsabilização individual, vai contra a abordagem tradicional de que os Estados são os principais atores do sistema jurídico internacional. No entanto, defendem que tal corresponde à evolução das normas económicas, políticas e sociais<sup>518</sup>. Assim, dentro desta linha, existe a necessidade das obrigações legais internacionais serem reexaminadas num cenário de desafios modernos<sup>519</sup>. Pode-se notar que este interesse na responsabilização empresarial a nível internacional é refletido no desenvolvimento de instrumentos de *soft law* sobre a matéria<sup>520</sup>.

Um dos obstáculos para a responsabilização internacional de empresas é a sua falta de personalidade internacional. Para a solução desta questão tanto já foi sugerida a atribuição de alguma personalidade jurídica internacional, embora limitada, às empresas<sup>521</sup>, como também a desvalorização da necessidade de personalidade internacional<sup>522</sup>.

No entanto, há ainda muito por fazer para o Direito Internacional criar conteúdo normativo de obrigações para empresas. Atualmente, o dever empresarial de respeitar (*duty to respect*) parece estar baseado em autorregulamentação e supervisão a nível nacional<sup>523</sup>.

Pode-se transferir as mesmas preocupações para as ESP. As ESP no âmbito marítimo receberam críticas porque suas obrigações são pouco claras<sup>524</sup>. Ora, isso não traz admiração pois, quase nunca foi sugerido que as empresas tivessem personalidade jurídica internacional ou obrigações de Direito Internacional<sup>525</sup>.

Ainda assim, o facto de as ESP não estarem integradas na estrutura militar de um Estado não significa que não estejam vinculadas pelos Direitos Humanos<sup>526</sup>. Existe a

---

<sup>518</sup> COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 221.

<sup>519</sup> *Idem*.

<sup>520</sup> MUCHLINSKI, “Corporations in International...” § 9.

<sup>521</sup> COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 221.

<sup>522</sup> MUCHLINSKI, “Corporations in International ...” § 8.

<sup>523</sup> *Idem*, § 33.

<sup>524</sup> COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 221.

<sup>525</sup> *Idem*.

<sup>526</sup> HESPEN, “Protecting Merchant ...”, p. 377.

conceção de que as ESP estão, pelo menos, vinculadas aos direitos humanos fundamentais<sup>527</sup>, pelo facto de haver a necessidade de proteção contra as violações da dignidade humana, seja o causador estatal ou não<sup>528</sup>.

Com as dificuldades apresentadas sobre a inserção de agentes privados na esfera do Direito Internacional, a solução mais eficaz para uma maior regulamentação das ESP a bordo dos navios seria a criação de uma convenção sobre o tema. No entanto, esta solução também gera obstáculos, e o facto de se inserir na área marítima traz ainda mais dificuldade, pois a regulamentação internacional é menos desenvolvida do que em terra. No entanto, isto não significa que os Estados não tenham a obrigação de salvaguardar os direitos humanos, em respeito pelas convenções sobre esta área, em relação aos seus navios e às empresas que lá atuam. Os instrumentos internacionais voluntários apresentados<sup>529</sup> auxiliam a criar um enquadramento legislativo e judicial que assegure o respeito efetivo dos direitos humanos. A criação de um DM “versão marítima” pode ser um grande contributo para guiar os Estados na área da regulamentação e controlo das ESP no mar, enquanto não for criado um instrumento vinculativo. Este documento terá, no entanto, uma menor dimensão do que o DM, pelo simples facto dos Estados terem menos obrigações na área marítima e de as obrigações de DIH já acordadas não poderem ser incluídas nesta versão.

---

<sup>527</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 851.

<sup>528</sup> MUCHLINSKI, “Corporations in International ...” § 30.

<sup>529</sup> *Cfr.* ponto 8.2., *supra*.

## **Conclusão**

O objetivo desta dissertação centra-se no estudo das ESP, através da análise das suas atividades, dos problemas legais que surgem com a sua contratação e o levantamento dos instrumentos legais internacionais vinculativos e não vinculativos pertinentes para entender quais as obrigações internacionais dos Estados em relação esta matéria. Ao mesmo tempo é feita uma reflexão sobre a relevância e adaptação do DM para o contexto marítimo, de modo a entender que este fornece uma base adequada para a clarificação do quadro normativo aplicável às ESP que prestam serviços de segurança a navios que cruzam zonas de alto risco.

As EMSP, embora com as suas diferenças, são um bom ponto de partida para entender as ESP a bordo dos navios. As dúvidas surgidas quanto à posição daquelas num conflito armado e a falta de regulamentação, tanto internacional como nacional quanto à atuação destas, originou a criação do DM, que incluía as obrigações internacionais pertinentes e as boas práticas ligadas à regulamentação das EMSP.

Antes de avançar para o tema das ESP a bordo dos navios, foi feita uma reflexão sobre o fenómeno da pirataria, a principal causa da contratação destas empresas. Desta análise foi concluído que, embora a contratação das ESP sejam uma boa solução, não constitui a única solução. A luta contra a pirataria/roubo armado não pode ser travada somente no mar. A pirataria/roubo armado tem a sua origem em terra, nas más condições sociais, económicas e políticas de certos países que têm costa marítima. Também a luta contra a pirataria/roubo armado não está completa sem um sistema judicial (nacional ou internacional) eficaz e capaz de julgar e punir os autores de atos de pirataria/roubo armado.

As ESP no âmbito marítimo são empresas que oferecem somente serviços de segurança que têm como objetivo a defesa contra atacantes, abrangendo assim empresas de segurança privadas que atuam somente no mar como também as que atuam em terra e no mar. São um bom meio de defesa contra possíveis ataques de pirataria/roubo armado, no entanto, tal como as EMSP carecem de regulamentação internacional. Um bom passo será a adaptação do DM para o contexto marítimo,

procurando as obrigações e boas práticas presentes neste documento que sejam pertinentes para a atuação das ESP a bordo dos navios e a adição de novas obrigações internacionais e boas práticas específicas do contexto marítimo. Foi feita uma reflexão desta adaptação através da observação das definições presentes no DM.

A noção de “Estado Contratante”, indicada no DM, poderá ser adaptada para o contexto marítimo interpretando como o Estado em que a entidade privada que está a contratar uma ESP tem uma ligação jurisdicional estreita, uma conexão genuína ao território ou nacionalidade. Assim, este Estado, como tem a obrigação de legislar sobre direitos humanos, aplicaria esta legislação a estas entidades privadas.

A noção de Estado territorial pode abranger 3 tipos de Estados: Estado de bandeira, Estado costeiro e Estado do porto. Regra geral, quando um navio protegido por uma ESP está no alto mar, o Estado Territorial (na perspetiva do DM) será o Estado de bandeira. No entanto, nas outras áreas marítimas, a jurisdição do Estado de bandeira passa a ser concorrente com outros Estados (costeiro e do porto), assim que o navio entra no mar territorial ou no porto de um Estado terceiro. Esta jurisdição concorrente pede uma reflexão sobre quais os Estados que podem impor a sua jurisdição sobre certas matérias como a regulação da posse de armas, a responsabilidade criminal sobre ofensas provocadas pelos guardas e o uso da força.

A passagem de um navio com guardas armados a bordo pelo mar territorial de um Estado costeiro pode ser considerada prejudicial, se houver uso de armas (sem ser em legítima defesa), atividade que envolva aeronaves, embarque e desembarque de armas e qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem, de acordo com o artigo 19.º, n.º 2, da CNUDM. Este último preceito (indicado na linha 1) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM) não impede que os Estados costeiros considerem a simples posse de armas e o uso de armas em legítima defesa como prejudicial à paz, boa ordem ou segurança. Quanto à responsabilidade criminal de uma ofensa provocada por um profissional de uma ESP, se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro ou for de tal natureza que possa



perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial, o Estado costeiro poderá exercer a sua jurisdição penal, como está previsto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 27.º da CNUDM. Mais uma vez, é dada grande liberdade para o Estado costeiro pois só este é que pode determinar se o crime tem consequências para si ou se perturba a paz ou ordem.

Quanto ao Estado do porto, mesmo que normalmente só interfira a bordo dos navios se houver questões de ordem pública, tem jurisdição sobre estes, em caso de violação das normas sobre a posse de armas e sobre o uso da força e se um guarda cometer uma ofensa criminal, mesmo dentro do navio. Neste caso, poderá haver concorrência de jurisdições do Estado do porto e do Estado de bandeira.

A definição de Estado de origem definido no DM pode ser visto no contexto marítimo como Estado de nacionalidade da ESP, isto é, onde a empresa está registada ou constituída ou onde está localizado o seu estabelecimento principal se este não coincidir com o local de registo.

Quanto à noção de “outros Estados” apresentada pelo DM, esta é facilmente adaptada para o âmbito marítimo. Assim, poderia ser interpretada como os Estados que têm responsabilidade sobre as ações dos seus nacionais, tem a obrigação de julgar ou extraditar um pirata e de controlar as ESP que tem ativos no seu território. Esta responsabilidade teria de respeitar os princípios de Direito Internacional sobre a aplicação territorial e extraterritorial da jurisdição.

Quanto à noção de superior hierárquico, no contexto marítimo, a presença de guardas armados a bordo do navio apresenta um desvio à conceção clássica de que o comandante é quem tem a autoridade última dentro do navio. A autoridade de um comandante acaba na legítima defesa de um guarda. A prática não é tão fácil, havendo assim a necessidade de desenvolvimento de uma clara estrutura de comando, fluxo de informação e mecanismo de cooperação de forma a evitar o caos durante um ataque pirata.

Nesta dissertação foram também analisados alguns aspetos da atividade das ESP, como o uso da força, a captura dos ofensores e entrega às autoridades competentes e o dever de salvamento de um ofensor.

Quanto ao uso da força, é revelada a necessidade de articular as regras sobre o uso da força nos vários Estados envolvidos na operação, de modo a que os seguranças das ESP não tenham dificuldade em perceber o que é esperado destes. Deixar para os seguranças a interpretação das leis poderá levar ao não cumprimento das leis envolvidas e à ocorrência de acidentes de âmbito internacional.

Embora o artigo 107.º da CNUDM permita o apresamento por motivos de pirataria somente a navios públicos, ainda assim é reconhecido o exercício deste poder por entidades privadas (como ESP) dentro do âmbito da legítima defesa.

No caso de um ofensor se encontrar em perigo no mar ou um outro navio estiver a sofrer um ataque de pirataria/roubo armado, embora não exista nenhum instrumento que indique a obrigação de salvamento pelos guardas de uma ESP que estão a bordo dos navios, estes ainda assim estão vinculados pelas suas leis nacionais para assistir quem esteja em perigo. Vários códigos penais responsabilizam criminalmente um sujeito que não preste assistência, dentro do que é razoável, a quem esteja ferido ou em perigo de vida.

Foram analisadas outras questões para além das atividades dos guardas das ESP como os arsenais flutuantes e a responsabilidade do Estado.

É importante o reconhecimento da existência dos arsenais flutuantes e das suas vantagens, incluindo-os assim como opção de registo e aí estabelecer os requisitos necessários para a autorização da operação destes no mar. Este reconhecimento responsável permitirá um controlo e transferência segura de armas.

Quanto à responsabilidade do Estado, embora não exista nenhum tratado internacional vinculativo direccionado para a regulamentação das ESP a bordo dos navios, existe a possibilidade de responsabilizar o Estado pelas ações das ESP através, por exemplo, das Convenções sobre Direitos Humanos.

Quanto à responsabilidade de atores não estatais, nomeadamente empresas, está a ser desenvolvida a conceção de que estes, pelo seu maior envolvimento em matérias de Direito Internacional podem também ter obrigações legais internacionais e serem responsáveis por estas. Assim, existe a conceção de que as ESP estão, pelo menos, vinculadas aos direitos humanos fundamentais, pelo facto de haver a necessidade de proteção contra as violações da dignidade humana, seja o causador estatal ou não.

O que é necessário reter do estudo desta dissertação é que é possível retirar obrigações legais pertinentes para os Estados regularem a presença de ESP a bordo dos navios. No entanto, é importante ter a noção de que dentro do Direito do Mar, os Estados têm mais liberdade de escolha pois, as obrigações não são tão densas como noutras áreas de Direito Internacional (p.e. o Estado costeiro pode decidir que uma atividade é considerada prejudicial, mesmo que não esteja inserida nas alíneas a) a k) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM). Assim, a deteção de obrigações legais internacionais pertinentes dos Estados em relação à presença de ESP para a criação de um documento similar ao DM será menos exaustiva do que a do DM. É provável que a maioria destas obrigações provenha do Direito Internacional em geral e da área dos Direitos Humanos do que propriamente do núcleo do Direito do Mar. Ainda, temos a questão, de que, normalmente são entidades privadas que contratam ESP e não Estados, criando a dificuldade de assumir entidades privadas dentro da arena internacional e em consequência atribuir-lhes obrigações legais internacionais.

Ainda assim, a criação de um documento similar ao DM para ESP a bordo dos navios apresenta um bom passo para a instrução sobre regulamentação destas empresas para todos os Estados interessados. A atividade dos guardas das ESP apresenta-se importante para a luta contra a pirataria e para a segurança das mercadorias e tripulação dos navios, mas necessita de ser fiscalizada pelos Estados, para que as equipas a bordo dos navios sejam constituídas por guardas devidamente treinados, certificados e sejam instruídos de forma correta sobre o uso da força em legítima defesa.



## Bibliografia

### Artigos

- ADAMS, Thomas K. – “Private Military Companies: Mercenaries for the 21st Century.” *Small Wars & Insurgencies*. Vol.13, n.º 2 (2008), p.54–67. [Consult. 3 abr. 2019]. Disponível na internet: <URL:<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09592310208559181>>.
- AFFI, Ladan, et. al – “Countering Piracy through Private Security in the Horn of Africa: Prospects and Pitfalls.” *Third World Quarterly*. Vol.37, n.º 5 (2016), p.934–50. [Consult. 6 jun. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/01436597.2015.1114882>>.
- AGYEBENG, Kissi. – “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea,” 2005. [Consult. 10 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[http://scholarship.law.cornell.edu/lps\\_papershttp://scholarship.law.cornell.edu/lps\\_papers/9](http://scholarship.law.cornell.edu/lps_papershttp://scholarship.law.cornell.edu/lps_papers/9)>.
- AZUBUIKE, Lawrence – “International Law Regime Against Piracy.” *Annual Survey of International & Comparative Law*. Vol.15, n.º 1 (2009), p.43–59. [Consult. 3 nov. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.law.ggu.edu/annlsurvey>Availableat:<http://digitalcommons.law.ggu.edu/annlsurvey/vol15/iss1/4>>.
- BARDIN, Anne – “Coastal State’ s Jurisdiction over Foreign Vessels.” *Pace International Law Review*. Vol.14, n.º 1 (2002), p.27–76. [Consult. 4 dez. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol14/iss1/2>>.
- BASSIOUNI, M. Cherif – “Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Prespectives and Contemporary Practice.” *Virginia Journal of International Law*. Vol. 42, n.º 1 (2001), p. 82–162. [Consult. 18 out. 2018]. Disponível na internet:<URL: <http://www.legal-tools.org/doc/052301/>>.
- BENTO, Lucas – “Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish.” *Berkeley Journal of International Law*. Vol.29, n.º 2 (2011), p.399–455. [Consult. 20 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.15779/Z38PD44>>.
- BLANK, Laurie R. – “Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations.” *Case Western Reserve Journal of International Law*. Vol.46, n.º 1 (2014), p.397–409. [Consult. 21 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1044&context=jil>>.
- BÖHM-AMOLLY, Alexandra Von. – “O Direito Internacional Marítimo e o Direito Nacional No Combate à Pirataria. Potencialidades e Limitações.” *Boletim de Ensino/Investigação Do IUM*, n.º 10 (2011), p.59–73. [Consult. 3 Abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://www.ium.pt/cisdi/boletim/Artigos/Dir Int Maritimo e Dir Nac no Combate Pirataria.pdf](https://www.ium.pt/cisdi/boletim/Artigos/Dir%20Int%20Maritimo%20e%20Dir%20Nac%20no%20Combate%20Pirataria.pdf)>.
- BRAMASTO, Adi. – “Security Management in the Straits of Malacca; Cooperation and the Centrality of Littoral States”, 2014. [Consult. 25 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://www.academia.edu/8449848/SECURITY\\_MANAGEMENT\\_IN\\_THE STRAITS OF MALACCA COOPERATION AND THE CENTRALITY OF LITTORAL STATES](https://www.academia.edu/8449848/SECURITY_MANAGEMENT_IN_THE_STRAITS_OF_MALACCA_COOPERATION_AND_THE_CENTRALITY_OF_LITTORAL_STATES)>.

- BURKE, Karin M; DELEO, Deborah A. – “Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea” *The Yale Journal of World Public Order*. Vol.9, n.º. 2 (1983), p.389–408. [Consult. 13 abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.law.yale.edu/yjilhttp://digitalcommons.law.yale.edu/yjil/vol9/iss2/7>>.
- BUZATU, Anne-Marie. – “European Practices of Regulation of PMSCs and Recommendations for Regulation of PMSCs through International Legal Instruments”, The Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces (DCAF), (2008). [Consult. 13 nov. 2019]. Disponível na internet:<URL:[http://psm.du.edu/media/documents/reports\\_and\\_stats/think\\_tanks/dcaf\\_buzatu\\_european-practices.pdf](http://psm.du.edu/media/documents/reports_and_stats/think_tanks/dcaf_buzatu_european-practices.pdf)>.
- CABRITA, Dinis Filipe Vargas. – “O Golfo Da Guiné, um Novo Fenómeno na Pirataria Marítima depois da Somália: Implicações Globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em Particular.”. Instituto Universitário Militar. 2016. [Consult. 5 nov. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21283/1/1TEN\\_M\\_Vargas\\_Cabrira.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21283/1/1TEN_M_Vargas_Cabrira.pdf)>.
- CARBONE, Alessia. – “The Use of Private Maritime Security Companies in a Highly Uncertain Regulatory Environment.” *ELSA Malta Law Review*. Ed. V, p.1–19. [Consult. 21 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy.htm>>.
- CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul. – “Stockpiles at Sea: Floating Armouries in the Indian Ocean.”. *Small Arms Survey*. Cambridge: Cambridge University Press. (2015), p.216-24. [Consult. 22 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/A-Yearbook/2015/eng/Small-Arms-Survey-2015-Chapter-08-EN.pdf>>.
- COCKAYNE, James – “Regulating Private Military and Security Companies: The Content, Negotiation, Weaknesses and Promise of the Montreux Document.” *Journal of Conflict & Security Law*. Vol.13, n.º. 3 (2008), p.401–428. [Consult. 28 fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/jcsl/krp006>>.
- COITO, Joel Christopher – “Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, the Montreux Document, and the Battle for the Gulf of Aden.” *California Law Review*. Vol.101, n.º. 1 (2013), p.173–226. [Consult. 23 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.15779/Z38SV43>>.
- DIAZ, L; DUBNER, B.H. – “On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism A Proactive Approach to the Evolution of International Law.” *Syracuse J. Int’l L. & Com.* Vol.32, n.º. 1 (2004), p.1–49. Disponível na internet:<URL:[http://heinonlinebackup.com/hol-cgi-bin/get\\_pdf.cgi?handle=hein.journals/sjilc32&section=6](http://heinonlinebackup.com/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/sjilc32&section=6)>.
- DICKINSON, Laura A. – “Public Law Values in a Privatized World.” *Yale Journal of International Law*. Vol.31, n.º. 2 (2006), p.383–426. [Consult. 16 fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.law.yale.edu/yjilhttp://digitalcommons.law.yale.edu/yjil/vol31/iss2/4>>.
- DUBNER, Barry Hart,et. al. – “On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia - Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications.” *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*. Vol.39, n.º. 4 (2014), p.1029–1066. [Consult. 21 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<http://scholarship.law.unc.edu/ncilj/vol39/iss4/1>>.

- DUTTON, Yvonne M. “Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court.” *Chicago Journal of International Law*. Vol.11, n.º. 1 (2010), p.197–241. [Consult. 11 mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://chicagounbound.uchicago.edu/cjil/vol11/iss1/8>>.
- DUTTON, Yvonne M. – “Gunslinger on the High Seas: A Call for Regulation.” *Duke Journal of Comparative & International Law*. Vol. 24 (2013), p.107–160. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.nationaldefensemagazine.org/archive/2012/>>.
- DUTTON, Yvonne M. – “Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice.” *Fordham International Law Journal*. Vol.34, n.º 2 (2011), p.236–295. [Consult. 22 mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://ir.lawnet.fordham.edu/ilj>>.
- FABRIS, D. – “Crimes Committed at Sea and Criminal Jurisdiction: Current Issues of International Law of the Sea Awaiting the ‘Enrica Lexie’ Decision.” *Amsterdam Law Forum*. Vol.9, n.º 2 (2017), p.5–25. [Consult. 12 abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://amsterdamlawforum.org/article/viewFile/395/538>>.
- GARCIA, Francisco Proença – “As Empresas Militares Privadas.”, *Revista de Direito e Segurança*. N.º.1 (2013), p.177–182. [Consult. 15 dez. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/06/Revista-RDeS-n%C2%BA-1.pdf>>. ISSN: 2182-8970>
- GUILFOYLE, Douglas – “The Laws of War and the Fight Against Somali Piracy: Combatants or Criminals?” *Melbourne Journal of International Law*. Vol.11 (2010), p.1–13. [Consult. 12 abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.france24.com/>>.
- HARRELSON, Jill – “Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Conventions That Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry.” *American University International Law Review*. Vol.25, n.º 2 (2010), p.283–312. [Consult. 23 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.wcl.american.edu/auilr>>.
- HESPEN, Ilja Van – “Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements.” *Journal of Maritime Law & Commerce*. Vol. 45, n.º3(2014), p.36-400 [Consult. 24 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://biblio.ugent.be/publication/8031178>>. ISSN: 0022-2410
- HOHENSTEIN, James H. – “Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated”. *International Bar Association, Sinagapore, Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution Liability*. [Consult. 25 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.hklaw.com/files/Publication/01d2d9a5-b99c-4f4e-bbef1a32f018ef7c/Presentation/PublicationAttachment/e929a6d0-8519-4053-a3e8-ceeea174d8a2/46410.PDF>>.
- HONNIBALL, Arron N. – “The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-Active Port States?” *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 31 (2016), p.499-530. [Consult. 17 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1163/15718085-12341410>>. ISSN: 15718085
- HOPPE, Carsten – “Passing the Buck: State Responsibility for Private Military Companies.” *The European Journal of International Law*. Vol.19, n.º 5 (2008), p.989–1014. [Consult. 18 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/ejil/chn074>>.

- ILC – “Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries” *Yearbook of the International Law Commission*, 1956. Vol. II (1956). [Consult. 22 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL: [http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf)>.
- INCE&CO - International Law Firm. – “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards” 2012. [Consult. 28 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL: <http://intranet.hst-akademie.de/wp-content/uploads/bp-attachments/1228/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards-Ince-2012.pdf>>.
- ICRC – *The Montreux Document in a Nutshell* . [Consult. 29 jun. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.mdforum.ch/pdf/The-Montreux-Document-in-a-Nutshell.pdf>>
- KAO, M Bob – “Against a Uniform Definition of Maritime Piracy.” *Maritime Safety and Security Law Journal*. N.º 3 (2016), p.1–20. [Consult. 29 jan. 2019]. Disponível na internet: <URL:[http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2016/10/Issue3\\_KAO\\_Article.pdf](http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2016/10/Issue3_KAO_Article.pdf)>.
- HAKAPÄÄ, Kari – “Innocent Passage.” *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford Public International Law (2013). [Consult. 20 dez. 2018] Disponível na internet: <URL:[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL\\_Innocent\\_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>
- KLEEMOLA-JUNTUNEN, Pirjo – “The Right of Innocent Passage: The Challenge of the Proliferation Security Initiative and the Implications for the Territorial Waters of the Åland Islands.” *The Future of the Law of the Sea*, 1ªed. Suíça: Cham Springer, 2017, p.239–69. [Consult. 21 dez. 2018] Disponível na internet:<URL:[https://doi.org/10.1007/978-3-319-51274-7\\_12](https://doi.org/10.1007/978-3-319-51274-7_12)>. ISBN: 978-3-319-51274-7
- KONTOROVICH, Eugene; ART, Steven – “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy.” *Northwestern University School of Law Scholarly Commons*. Vol.98 (2010), p.243–275. [Consult. 1 dez. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=facultyworkingpapers>>.
- KOPELA, Sophia – “Port-State Jurisdiction, Extraterritoriality, and the Protection of Global Commons.” *Ocean Development & International Law*. Vol.47, n.º 2 (2016), p.89–130. [Consult. 2 mar. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/00908320.2016.1159083>>.
- KOWALSKI, Mateus – “Novas Guerras , Novos Actores . As Empresas Militares Privadas.” *Nação e Defesa*. Vol.124, n.º 4 (2009), p.259–77. [Consult. 15mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://core.ac.uk/download/pdf/62689237.pdf>>. ISSN: 0870-757X>.
- KOWALSKI, Mateus – “Um Tribunal Híbrido para a Pirataria na Somália: A Construção de Capacidade Jurisdicional num Estado em Colapso.” *Relações Internacionais*. N.º31 (2011), p.117–33. [Consult. 18out. 2018]. Disponível na internet:<URL: [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992011000300011](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992011000300011)>.ISSN: 1645-9199
- KRASKA, James; WILSON, Brian – “The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy.” *Stanford Journal of International Law*. Vol.45 (2009), p.242–284. [Consult. 11out. 2018].Disponível na internet:<URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1308271](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1308271)>.



- LAPIDOTH, Ruth – “International Straits.” *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (2018). [Consult. 17set. 2018]. Disponível na internet:<URL: <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1226>>.
- LEE, Andrew – “Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Law Through the Rocks and Shoals”. *Oceans Beyond Piracy*.(2010). [Consult. 16out. 2018] Disponível na internet:<URL:[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/hybrid\\_tribunals-andrew\\_lee\\_.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/hybrid_tribunals-andrew_lee_.pdf)>.
- LEHNARDT, Chia – “Individual Liability of Private Military Personnel under International Criminal Law.” *European Journal of International Law*. Vol.19, n.º 5 (2008), p.1015–1034. [Consult. 18out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/ejil/chn058>>.
- MACÍAS, Andrés – “The Impact of PMSC on the Role of Today’s Military.” *OPERA* N.º12 (2012), p.221–238. [Consult. 16out. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4711958>>. ISSN: 1657-8651
- MARIN, Jasenko, et. al. – “Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain.” *The Future of the Law of the Sea. Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests*, 1ª ed. Suíça: Springer, Cham(2017), p.191–212. [Consult. 30dez. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-3-319-51274-7>>.ISBN: 978-3-319-51274-7
- MELZER, Nils – “Direct Participation in Hostilities”. ICRC, 2010. [Consult. 30dez. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1163/22112596-01801002>>. ISBN: 978-2-940396-04-7
- MENEZES, António – “As Empresas Militares Privadas”. Instituto de estudos Superiores Militares, 2008. [Consult. 30mai. 2019]. Disponível na internet:<URL: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/11651>>
- MINEAU, Michael L. – “Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy.” *The Journal of International Business & Law*. Vol.9, n.º 1 (2010), p.63–78. [Consult. 28mai. 2019]. Disponível na internet:<URL: <https://scholarlycommons.law.hofstra.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1113&context=jibl>>.
- MOLENAAR, Erik Jaap – “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage.” *Ocean Development & International Law*. Vol.38, n.º 1–2 (2007), p.225–257. [Consult. 20mai. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/00908320601071520>>.
- MUCHLINSKI, Peter – “Corporations in International Law.” *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2012. [Consult. 25mai. 2019]. Disponível na internet:<URL: <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1513>>
- O’BRIEN, Melanie – “Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court.” *Asian Journal of International Law*. Vol.4 (2014), p.81–102. [Consult. 20mai. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/S204425131300026X>>.

- OEGROSENO, Arif Havas – “Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore Indonesian Experience”. Presentation in United Nations Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, Ninth Meeting, June 23-27. 2008. [Consult. 21out. 2018]. Disponível na internet:<URL:[https://www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/documents/9\\_arifhavasoe groseno.pdf](https://www.un.org/Depts/los/consultative_process/documents/9_arifhavasoe groseno.pdf)>.
- OFOSU-BOATENG, Nana Raymond Lawrence – “Piracy in the Gulf of Guinea: Impacts to Maritime Transportation and Maritime Security.” *Journal of Asian Development*. Vol.4, n.º. 2 (2018), p.1–43. [Consult. 21out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.5296/jad.v4i2.13124>>. ISSN: 2377-9594
- OMEGA RESEARCH FOUNDATION – “Floating Armouries: Implications and Risks” 2014. [Consult. 21out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://remotecontrolproject.org>>.
- OSIRO, Deborah – “Somali Pirates Have Rights Too: Judicial Consequences and Human Rights Concerns”. ISS Africa, 2011. [Consult. 10out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/Paper224SomaliPirates.pdf>>.
- PAIGE, Tamsin – “Piracy and Universal Jurisdiction” *Macquarie Law Journal*. Vol.12 (2013), p.131–154. [Consult. 17out. 2018]. Disponível na internet:<URL:[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2508084](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2508084)>.
- PAPANICOLOPULU, Irini – “The Duty to Rescue at Sea, in Peacetime and in War: A General Overview.” *International Review of the Red Cross*. Vol.98, n.º 902 (2016), p. 491–514. [Consult. 17nov. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/s1816383117000406>>.
- PETRIG, Anna – “Looking at the Montreux Document from a Maritime Perspective.” *Maritime Safety and Security Law Journal*, n.º 2 (2016). [Consult. 1out. 2018]. Disponível na internet:<URL: <http://www.marsafelawjournal.org/contributions/336/>>. ISSN: 2464-9724
- PETRIG, Anna – “The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates.” *International and Comparative Law Quarterly*. Vol.62, n.º 3 (2013), p.667–701. [Consult. 19set. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/S002058931300016X>>.
- PIÇARRA, Nuno – “A União Europeia e a Crise Migratória e de Refugiados sem Precedentes: Crónica Breve de Uma Ruptura Do Sistema Europeu Comum de Asilo.” *E-Pública*. Vol.3, n.º 2 (2016), p.1–40. [Consult. 20set. 2018]. Disponível na internet:<URL: <http://www.scielo.mec.pt/pdf/epub/v3n2/v3n2a01.pdf>>.ISSN: 2183-184X
- PIZOR, Brittany E – “Lending an ‘Invisible Hand’ to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy” *Case Western Reserve Journal of International Law*. Vol.45, n.º 1 (2012), p. 545–578. [Consult. 20set. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1056&context=jil>>.
- PRADO, José L. Gómez del – “The Crime of Mercenarism: A Challenge for the Judges of the New African Court.”. *The African Court of Justice and Human and Peoples’ Rights in Context*, Cambridge:Cambridge University Press, p.449–76, 2019. [Consult. 14jan. 2019] Disponível na internet:<URL: <https://www.cambridge.org/core/books/african-court-of-justice-and-human-and-peoples-rights-in-context/crime-of-mercenarism/925D8C130806D82E40F2B1753CA85F8E>>.ISBN: 9781108525343

- PRIDY, Alice; CASEY-MASLEN Stuart – “Counter-Piracy Operations by Private Maritime Security Contractors: Key Legal Issues and Challenges.” *Journal of International Criminal Justice*. Vol.10 (2012), p.839–856. [Consult. 19jan. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/jicj/mqs057>>.
- PRIDY, Alice; CASEY-MASLEN, Stuart – “Counterpiracy under International Law”. Geneva Academy, 2012. [Consult. 19jan. 2019] Disponível na internet:<URL: <https://www.geneva-academy.ch/joomlatools-files/docman-files/Publications/Academy%20Briefings/Counterpiracy%20Briefing%201.pdf>>. ISBN: 978-2-9700786-9-2.
- RAYMOND, Catherine Zara – “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?” *Naval War College Review*. Vol.62, n.º 3 (2009), p. 30–42. [Consult. 19fev. 2019].Disponível na internet:<URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a519362.pdf>>
- RODDEN, Grace; WALSH III, James – “The Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships.”, *The Federal Lawyer* (2011 maio) [Consult. 30set. 2018] Disponível na internet:<URL:[http://www.fedbar.org/Resources\\_1/Federal-Lawyer-Magazine/2011/May/Features/The-Legal-Issues-of-Private-Armed-Security-on-Commercial-Ships.aspx?FT=.pdf](http://www.fedbar.org/Resources_1/Federal-Lawyer-Magazine/2011/May/Features/The-Legal-Issues-of-Private-Armed-Security-on-Commercial-Ships.aspx?FT=.pdf)>.
- ROSENBERG, David – “The Political Economy of Piracy in the South China Sea” *Naval War College Review*, Vol.62, n.º 3 (2009), p.43–58. [Consult. 3out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol62/iss3/5>>.
- RUBBO-TAUSSIG, Mateo – “Pirate Trials, the International Criminal Court, and Mob Justice: Reflections on Postcolonial Sovereignty in Kenya.” *Humanity Journal*, 2011. [Consult. 3nov. 2018] Disponível na internet:<URL:<http://humanityjournal.org/wp-content/uploads/2014/06/2.1-Pirate-Trials-the-International-Criminal-Court-and-Mob-Justice.pdf>>
- RYNGAERT, Cedric – “Litigating Abuses Committed by Private Military Companies” *The European Journal of International Law*. Vol.19, n.º 5 (2008),p.1035–1053. [Consult. 6out. 2018] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/ejil/chn056>>.
- RYNGAERT, Cedric; RINGBOM Henrik – “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential” *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 31, n.º. 3 (2016), p. 379–94. [Consult. 8set. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1163/15718085-12341405>>.
- SAFECA, Albertina Cainara Lima – “A Pirataria No Sudeste Asiático.” *Cedis Working Papers*. N.º3 (2018), p.1–15. [Consult. 10set. 2018]. Disponível na internet:<URL: [http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2018/04/CEDIS-working-paper\\_PDEMar\\_A-pirataria-no-sudeste-asi%C3%A1tico.pdf](http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2018/04/CEDIS-working-paper_PDEMar_A-pirataria-no-sudeste-asi%C3%A1tico.pdf) >.ISSN: 2184-2353
- SANTOS, Luís – “Pirate States? State Responsibility in the Context of Piracy” University of Oslo, 2015. [Consult. 15set. 2018] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/50061/5064.pdf?sequence=1>>.
- SARAIVA, Maria; ROQUE, Sónia – “As Empresas Privadas no Contexto do Exercício da Violência Legítima e Desempenho de Funções Militares ao Abrigo do Direito Internacional Humanitário” *Revista de Ciência Militares*, Vol.1, n.º 2 (2013), p. 69–86 .[Consult. 15set. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/50061/5064.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>

SCHECHINGER, Jessica N.M. – “Responsibility for Human Rights Violations Arising from the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel against Piracy. Re-Emphasizing the Primary Role and Obligations of Flag States.” *Amsterdam Law School Research Paper*. N.º58 (2014), p.1–17. [Consult. 2jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://doi.org/10.1163/9789004294585\\_006](https://doi.org/10.1163/9789004294585_006)>.

SECURITY MANAGEMENT INITIATIVE – “Private Military and Security Companies and Humanitarian Action” (2009). [Consult. 2jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://www.files.ethz.ch/isn/137824/SMI\\_PD\\_Brief\\_1\\_PMSC.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/137824/SMI_PD_Brief_1_PMSC.pdf)>.

SINGER, P.W. – “Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its Ramifications for International Security.” *International Security*. Vol.26, n.º 3 (2002), p.186–220. [Consult. 3fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.jstor.org/stable/pdf/3092094.pdf?refreqid=excelsior%3Abf8ed378d9547d4664d07802c4b490ea>>.

SINGER, P.W. – “Essay War, Profits, and the Vacuum of Law: Privatized Military Firms and International Law” *Columbia Journal of Transnational Law*. Vol.42, n.º2 (2004), p.521–49. [Consult. 5fev. 2019] Disponível na internet:<URL: <https://www.brookings.edu/articles/war-profits-and-the-vacuum-of-law-privatized-military-firms-and-international-law/>>

SMITH, Eugene B. – “The New Condottieri and US Policy: The Privatization of Conflict and Its Implications.” *Parameters* (2003), p.104–119. [Consult. 10fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://ssi.armywarcollege.edu/pubs/Parameters/articles/02winter/smith.pdf>>.

SOARES, Miguel de Serpa, KOWALSKI, Mateus – “A Acção das Nações Unidas Contra a Pirataria com Origem Na Somália.” *Boletim Instituto de Estudos Superiores Militares*. Vol. VI, n.º 10 (2011), p.79–94. [Consult. 11jun. 2019] Disponível na internet:<URL: <https://www.ium.pt/cisdi/boletim/Documentos/B10.pdf>>. ISSN:1647-9645

SOUSA, Hamilton Neto Nascimento – “A Segurança Marítima no Golfo Da Guiné: A Arquitetura Atual e o Contributo da União Europeia” *CEDIS Working Papers*. N.º6 (2018). [Consult. 14mar. 2019]. Disponível na internet:<URL: [https://www.academia.edu/36394288/A\\_seguran%C3%A7a\\_Mar%C3%ADtima\\_no\\_Golfo\\_da\\_Guin%C3%A9\\_A\\_Arquitetura\\_Atual\\_e\\_o\\_Contributo\\_da\\_Uni%C3%A3o\\_Europeia](https://www.academia.edu/36394288/A_seguran%C3%A7a_Mar%C3%ADtima_no_Golfo_da_Guin%C3%A9_A_Arquitetura_Atual_e_o_Contributo_da_Uni%C3%A3o_Europeia)>.ISSN: 2184-2353

STRUWE, Lars Bangert – “Private Security Companies (PSCs) as a Piracy Countermeasure.” *Studies in Conflict & Terrorism*. Vol. 35, n.º. 7–8 (2012), p. 588–596. [Consult. 19mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/1057610X.2012.684660>>.

TOUGAS, Marie-Louise – “Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict.” *International Review of the Red Cross*. Vol.96, n.º 893 (2014), p.305–358. [Consult. 25abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/s1816383115000144>>.

TUERK, Helmut – “Combating Terrorism At Sea-The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation.” *University of Miami International and Comparative Law Review*. Vol.15, n.º3 (2008), p.337–367. [Consult. 28fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<http://repository.law.miami.edu/umiclrAvailableat:http://repository.law.miami.edu/umiclr/vol15/iss3/3>>.

- TUERK, Helmut – “The Resurgence Of Piracy: A Phenomenon Of Modern Times.” *University of Miami Interational and Comparative Law Review*. Vol.17, n.º 1 (2014), p.1–42. [Consult. 28fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://repository.law.miami.edu/umiclr/vol17/iss1/3>>.
- PULUNGAN, Rheny Wahyuni – “The Limitations of the International Law on Piracy and Maritime Terrorism; Options for Strengthening Maritime Security in the Malacca Straits.” Melbourne Law School, The University of Melbourne (2014). [Consult. 28fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://minerva-access.unimelb.edu.au/bitstream/handle/11343/40765/Rheny\\_Pulungan\\_thesis\\_June\\_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://minerva-access.unimelb.edu.au/bitstream/handle/11343/40765/Rheny_Pulungan_thesis_June_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>.
- WHITE, Nigel D – “The Privatisation of Military and Security Functions and Human Rights: Comments on the UN Working Group’s Draft Convention.” *Human Rights Law Review*. Vol.11, n.º 1 (2011), p.133–51. [Consult. 15mar. 2019] Disponível na internet:<URL: <https://academic.oup.com/hrlr/article-abstract/11/1/133/652965?redirectedFrom=fulltext>>.ISSN: 1461-7781
- WILLIAMS, Simon O. – “Maritime Security: State Jurisdiction Over PCASP.” *The Maritime Executive*, 2014. [Consult. 17mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.maritime-executive.com/article/Maritime-Security-State-Jurisdiction-Over-PCASP-2014-12-09>>.
- WILPON, Alexis – “Floating Armories: A Legal Grey Area in Arms Trade an the Law of the Sea.” *Georgetown Journal of International Law*. Vol.49, n.º 2 (2017), p. 874–894. [Consult. 24 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.theguardian.com/world/2013/jan/10/pirate-weapons>>.

## Livros

- BROWNLIE, Ian. – *Princípios de Direito Internacional Público*. 1ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. ISBN 972-31-0759-7.
- GUEDES, Armando M. Marques – *Direito Do Mar*. 1ª ed. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. 1989.ISBN: 9789723208290
- PINHEIRO, Luís de Lima – “Temas de Direito Marítimo: II. O Navio Em Direito Internacional.” *Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, 1ª edição,Lisboa: Almedina, p. 447–476., 2012. ISBN: 9789724048093

## Casos de Tribunais

- Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Velásquez-Rodríguez c. Honduras, de 10.9.1988.
- PCA, caso Enrica Lexie (Itália c. Índia), “Press Release: Arbitration Between The Italian Republic and The Republic of India”, de 6.11. 2015.
- TEDH, caso Ahmed c. Áustria, queixa n.º 25964/94, de 17.12.1996.
- TEDH, caso Chahal c. Reino Unido, queixa n.º 22414/93, de 15.11.1996.
- TEDH, caso Issa e Outros c. Turquia, queixa n.º 31821/96, de 16.11.2014.
- TEDH, caso Loizidou c. Turquia, queixa n.º 15318/89, de 23.3.1995.

**Empresas de segurança privada a bordo de navios:  
o Documento Montreux num contexto marítimo**

TEDH, caso Saadi c. Itália, queixa n.º 37201/06, de 28.02.2008.

TPJI, caso S.S. Lotus(France c. Turkey), Serie A, n.º 10, 7.9.1927.

ITLOS, caso M/V “Saiga” (No.2) (Saint Vicent e The Grenadines c. Guinea), de 1.7.1999)

**Convenções, Tratados e Códigos**

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982

Convenção Internacional Contra o Recrutamento, Uso, Financiamento e Treino de Mercenários, 1989.

Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988

Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias, (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code), 2004

Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos, a Convenção contra a Tortura e Outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, 1984

Convenção Europeia dos Direitos Humanos, 1953

Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos, 1981

Convenção Americana de Direitos Humanos, 1969

Convenção de Genebra para Melhorar a Situação dos Feridos e Doentes das Forças Armadas em Campanha, 1949

Convenção de Genebra para Melhorar a Situação dos Feridos, Doentes e Náufragos das Forças Armadas no Mar, 1949

Convenção de Genebra relativa ao Tratamento dos Prisioneiros de Guerra, 1949

Convenção de Genebra relativa à Proteção das Pessoas Civis em Tempo de Guerra, 1949

Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949 relativo à Proteção das Vítimas dos Conflitos Armados Internacionais, 1977

Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949 relativo à Proteção das Vítimas dos Conflitos Armados Não Internacionais, 1977

Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de Agosto de 1949, relativo à Adoção de um Emblema Distintivo Adicional, 2005.



***Guidelines e outros***

Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança  
Estatutos (Articles of Association), 2013

The Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for  
States Related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed  
Conflict, (Documento Montreux), 2008

GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels (Contrato  
GUARDCON), 2012

The 100 Series Rules: An International Model Set of Maritime Rules for the Use of Force (RUF)  
(Regras sobre o Uso da Força), 2013

Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel  
(PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV), (Guia sobre as Regras para o Uso da Força  
por Pessoal de Segurança Privada Armada na Defesa de um Navio Mercante), 2012

The UN Guiding Principles on Business and Human Rights - Implementing the United Nations ‘  
Protect, Respect and Remedy’ Framework, (Princípios Orientadores sobre Empresas e  
Direitos Humanos), 2011

IMO – Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against  
Ships, (Código de Prática para a Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado da  
Organização Marítima Internacional), 2010.

IMO – Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the Use of  
Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area  
(MSC.1/Circ.1405/Rev.2), (Guia para proprietários de navios, operadores de navios e para  
comandantes de navios sobre o uso de agentes privados de segurança a bordo de navios em  
áreas de alto risco), 2012.

IMO – Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately  
Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area  
(MSC.1/Circ.1406/Rev.3), (Guia para Estados de bandeira sobre o uso de agentes privados de  
segurança a bordo dos navios na Área de Alto Risco), 2015.

IMO – Interim Guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted  
Armed Security Personnel on board Ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443), (Guia  
para as empresas de segurança privadas no âmbito marítimo que fornecem agentes privados de  
segurança a bordo de navios na Área de Alto Risco), 2012

### Relatórios do *Maritime Working Group*

Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security (Maritime Working Group), 8.12. 2019. Disponível na internet:<URL:[http://www.mdforum.ch/pdf/2019-08-12\\_mdf-maritime-wg\\_chairs-summary.pdf](http://www.mdforum.ch/pdf/2019-08-12_mdf-maritime-wg_chairs-summary.pdf)>.

Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security (Maritime Working Group), 29.11.2018. Disponível na internet:<URL:[https://www.mdforum.ch/pdf/2018-11-29mdf\\_maritimeworkinggroup\\_chairsummary\\_29-november-2018.pdf](https://www.mdforum.ch/pdf/2018-11-29mdf_maritimeworkinggroup_chairsummary_29-november-2018.pdf)>.

Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security (Maritime Working Group), 30.1.2018. Disponível na internet:<URL:<https://www.mdforum.ch/pdf/2018-01-30-Maritime-Working-Group.pdf>>

### Outros Relatórios

BANCO MUNDIAL – *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, 2013. [Consult. 7 set. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>>.

BIMCO – “The Inspection Regime on Paris MoU” (2018). [Consult. 18 set. 2018] Disponível na internet:<URL:[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/10/BIMCO-The-Inspection-Regime-on-Paris-MoU-2018\\_10.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/10/BIMCO-The-Inspection-Regime-on-Paris-MoU-2018_10.pdf)>.

Foreign Affairs Committee of Session 2010-12 – *Piracy off the Coast of Somalia, Response of the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs* [Consult. 18 set. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/32943/2012-mar-piracy-somalia.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/32943/2012-mar-piracy-somalia.pdf)>

FUND FOR PEACE – *The Failed State Index 2018*. [Consult. 1 out. 2018]. Disponível na internet:<URL: <https://fundforpeace.org/2018/04/24/fragile-states-index-2018-annual-report/>>

ICC; IMB – *Piracy and Armed Robbery against Ship, 2017 Annual Report*,. [Consult. 12 out. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>

ICC ;IMB – *Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2018 Annual Report*. [Consult. 2 out. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.icc-ccs.org/reports/2018-Q2-IMB-Piracy-Report.pdf>>.

JOUBERT, Lydelle – *The State of Maritime Piracy 2018 : Assessing the Human Cost*, 2019. [Consult. 15 set. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>>

IMO – *Status of Treaties*, 2019. [Consult. 29 set. 2018]. [Consult. 18 mai.. 2019] Disponível na internet:<URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>>



- OCDE – *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, 2003. [Consult. 28 set. 2018] Disponível na internet:<URL:<https://www.oecd.org/newsroom/4375896.pdf>>.
- PIGEON, Maisie, et. al. – *The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost*, 2017. [Consult. 23 set. 2018] Disponível na internet:<URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop>>
- PIGEON, Maisie, et. al. – *The State of Maritime Piracy 2017: Assessing The Economic and Human Cost - Summary*, 2017. [Consult. 23 set. 2018] Disponível na internet:<URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary>>
- SEYLE, Connor – *After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families*, 2016. [Consult. 15 set. 2018] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.18289/OEF.2016.005>>.
- OCEANS BEYOND PIRACY – *Evolution of Piracy : Historical Piracy*, 2013. [Consult. 24 set. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Historical Piracy.pdf>>.

### Websites

- ADMIRALTY MARITIME DATA SOLUTIONS – *Planning Charts Q6099/2018/002 2019*. [Consult. 18 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:[https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security Related Information to Mariners/Q6099\\_A4.pdf](https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security Related Information to Mariners/Q6099_A4.pdf)>.
- ICC-COMMERCIAL CRIME SERVICES – *International Maritime Bureau*. [Consult. 27 set. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>>.
- ICRC – *International Humanitarian Law and Private Military/Security Companies - FAQ*. [Consult. 10 out. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://www.icrc.org/en/document/ihl-and-private-military-security-companies-faq>>.
- ICOCA - INTERNATIONAL CODE OF CONDUCT ASSOCIATION – *Become a Member or Observer*. [Consult. 5 jan. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://www.icoca.ch/en/become-member-or-observer>>.
- ICOCA - INTERNATIONAL CODE OF CONDUCT ASSOCIATION – *History*. [Consult. 20 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://www.icoca.ch/en/history>>.
- ICOCA – *Membership*. [Consult. 1 mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://www.icoca.ch/en/membership#nid=undefined>>.
- SWISS FDFA – *Participating States of the Montreux Document*. [Consult. 19 mai. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.eda.admin.ch/eda/en/home/foreign-policy/international-law/international-humanitarian-law/private-military-security-companies/participating-states.html>>.
- IMO – *Port State Control Regimes Move to Boost Collaboration, Harmonization and Information Sharing*, 2017. [Consult. 15 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/30-PSC-workshop.aspx>>.

MARINE DEPARTMENT MALAYSIA – *Numbers of Ships Reporting Under STRAITREP*, 2018.  
[Consult. 10 fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://drive.google.com/file/d/1gGrqiORit6DpKEbI5-1AiZuWGYC4BFY9/view>>

## Resoluções das Nações Unidas

United Nations Security Council Resolution :

- S/RES/1851, of 16 December 2008
- S/RES/1816, of 2 June 2008
- S/RES/1846 of 2 December 2008
- S/RES/1897 of 30 November 2009
- S/RES/1950 of 23 November 2010
- S/RES/2020 of 22 November 2011
- S/RES/2077 of 21 November 2012
- S/RES/2125 of 18 November 2013
- S/RES/2184 of 12 November 2014
- S/RES/2246 of 10 November 2015
- S/RES/2316 of 9 November 2016
- S/RES/2383 of 7 November 2017
- S/RES/2442 of 6 November 2018

## Artigos de jornais de notícias na internet

Somali Man Found Not Guilty of Piracy in 2008 Ship Hijack. *The Guardian*, 2013. [Consult. 18 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://www.theguardian.com/world/2013/nov/26/somali-man-not-guilty-piracy>>.

Blackwater Changes Its Name to Xe. *The New York Times*, 2009. [Consult. 28 fev. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.nytimes.com/2009/02/14/us/14blackwater.html>>.

LOUGH, Richard – Somali Pirate Killed in Cargo Ship Hijack Shooting . *Reuters*, 2010. [Consult. 30 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://www.reuters.com/article/us-somalia-piracy/somali-pirate-killed-in-cargo-ship-hijack-shooting-idUSTRE62N34H20100324>>.

SHEIKH, Abdi; AHMED, Mohamed – Pirates Release S.Korean Supertanker, Singapore Ship. *Reuters*, 2010. [Consult. 5 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.reuters.com/article/idINIndia-52720320101106>>.

WALLIS, Daniel – Somali Pirates Free Danish Ship. *Reuters*, 2007. [Consult. 10 fev. 2018] Disponível na internet:<URL:<https://uk.reuters.com/article/uk-somalia-pirates-denmark/somali-pirates-free-danish-ship-idUKL2248971620070822>>.

## Índice

Declaração de compromisso antiplágio.....	I
Declaração de número de caracteres .....	II
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos .....	III
Resumo .....	IV
Abstract .....	V

## Introdução

### Capítulo 1

#### Definição e evolução das empresas militares e de segurança privadas

1. Elementos históricos .....	5
2. Caracterização das empresas militares de segurança privadas .....	8
2.1. Definição .....	8
2.2. Vantagens do uso das empresas militares e de segurança privadas .....	10
2.3. Desvantagens do uso de empresas militares e de segurança privadas .....	11
2.4. Regulamentação .....	13
2.4.1. Direito Humanitário Internacional .....	13
2.4.2. Direito Internacional dos Direitos Humanos.....	14
2.4.3. Documento Montreux .....	16
2.4.3.1. Criação .....	16
2.4.3.2. Estrutura .....	17
2.4.3.3. Limitações .....	19
2.4.4. Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança .....	20

### Capítulo 2

#### Pirataria: A principal razão da contratação de empresas de segurança privadas

3. Definição de pirataria .....	24
3.1. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	24
3.2. Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima.....	26
3.3. Diferença entre pirataria e roubo armado no mar .....	28

**Empresas de segurança privada a bordo de navios:  
o Documento Montreux num contexto marítimo**

4.	Elementos históricos e características .....	29
5.	Zonas geográficas relevantes.....	32
5.1.	Oceano Índico Ocidental .....	32
5.2.	Estreito de Malaca.....	33
5.3.	Golfo da Guiné.....	35
6.	A pirataria não é um problema autónomo .....	36

**Capítulo 3  
Empresas de segurança privada no mar**

7.	Enquadramento da atividade de segurança privada no mar .....	39
7.1.	Objeto das ESP.....	39
7.2.	Problemas jurídicos.....	40
7.3.	Vantagens e desvantagens do uso de empresas de segurança privada a bordo dos navios.....	41
8.	Regulamentação .....	45
8.1.	Instrumentos juridicamente vinculativos .....	45
8.1.1.	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e Convenção SUA .....	45
8.1.2.	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar .....	45
8.2.	Instrumentos juridicamente não vinculativos .....	46
8.2.1.	Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.....	46
8.2.2.	Regras sobre o Uso da Força.....	47
8.2.3.	Guias da Organização Marítima Internacional.....	47
8.2.4.	BIMCO e GUARDCON .....	49
8.2.5.	Código Internacional de Conduta dos Prestadores de Serviços de Segurança.....	49
8.2.6.	Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos .....	51

**Capítulo 4  
O Documento Montreux no contexto marítimo**

9.	Criação do Fórum marítimo do Documento Montreux .....	53
10.	Aplicação de conceitos do Documento Montreux ao Mar .....	54
10.1.	O conceito de empresas militares e de segurança privadas .....	54
10.2.	O conceito de Estado contratante .....	55

10.3. O conceito de Estado territorial.....	56
10.3.1. Jurisdição em geral.....	57
10.3.2. Regulação da posse de armas, do uso da força e da responsabilidade criminal dos profissionais das empresas de segurança privada.....	58
10.3.2.1. <i>Jurisdição dos Estados de bandeira</i> .....	58
10.3.2.2. <i>Jurisdição dos Estados costeiros</i> .....	59
10.3.2.3. <i>Jurisdição dos Estados do porto</i> .....	65
10.4. Estreitos internacionais .....	67
10.4.1. Regime geral dos estreitos internacionais .....	67
10.4.2. Empresas de segurança privada na passagem em trânsito.....	69
10.4.3. O caso do Estreito de Malaca .....	70
10.5. O conceito de Estado de origem.....	71
10.6. O conceito de “Todos os outros Estados” .....	72
10.7. O conceito de responsabilidade do superior hierárquico .....	73
11. Obrigações das empresas de segurança privada e dos seus funcionários .....	76
11.1. Uso da força em legítima defesa .....	76
11.1.1. Problemática .....	76
11.1.2. Condições da legítima defesa contra ataques de pirataria .....	78
11.2. Apreensão de navios e entrega dos ofensores às autoridades competentes .....	81
11.3. Resgate dos alegados ofensores e prestação de assistência a outro navio.....	82
12. Os arsenais flutuantes.....	83
13. Responsabilidade do Estado e das empresas de segurança privada .....	87
13.1. A responsabilidade internacional do Estado .....	87
13.2. A responsabilidade internacional das empresas de segurança privada .....	90
Conclusão.....	93
Bibliografia .....	99
Índice.....	113